** Année 1960-1961. — N° 60 S. Le Numéro : 0,50 NF Jeudi 24 Novembre 1960 **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : **16** NF ; ETRANGER : **24** NF
(*Compte chèque postal :* **9063.13 Paris.**)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION **26, RUE DESAIX, PARIS 15e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER **0,20** NF

1re SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

COMPTE RENDU INTEGRAL — 24e SEANCE

Séance du Mercredi 23 Novembre 1960.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1830).

2. — Congés (p. 1830).

3. — Loi de finances pour 1961. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1830).

Affaires culturelles :

MM. Joseph Raybaud, rapporteur spécial ; Charles Fruh et André Cornu, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles ; André Dulin, Vincent Delpuech, Georges Lamousse, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; Marcel Bertrand, Léon Messaud, Jacques de Maupeou, Abel-Durand, Pierre Garet, André Malraux, ministre d'Etat chargé des affaires culturelles.

M. Camille Vallin.

Art. 50 : adoption.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

4. — Congé (p. 1845).

5. — Loi de finances pour 1961. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1845).

Travaux publics et transports :

Mlle Irma Rapuzzi et M. Antoine Courrière, rapporteurs spéciaux ; MM. Amédée Bouquerel, Auguste-François Billiemaz et Joseph Yvon, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques ; Camille Vallin, Jean Brajeux, Georges Marie-Anne, Auguste Pinton, Guy Petit, Edouard Bonnefous, Marcel Audy, Louis Leygue, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Vincent Delpuech, André Méric, Antoine Courrière, Paul-Jacques Kalb.

MM Auguste-François Billiemaz, le ministre.

Amendement de Mlle Irma Rapuzzi. — Mlle le rapporteur spécial, M. Amédée Bouquerel. — Adoption.

MM. Jean-Paul de Rocca Serra, Jacques Faggianelli, le ministre.

M. Bernard Lemarié.

Amendement de M. Georges Portmann. — MM. Raymond Brun, le ministre. — Retrait.

Aviation civile et commerciale :

MM. Yvon Coudé du Foresto, rapporteur spécial ; Gaston Pams, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Georges Marrane.

Suspension et reprise de la séance.

Présidence de M. Geoffroy de Montalembert.

MM. André Méric, Marcel Audy, Auguste Pinton, Gaston Pams, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

6. — Excuses et congés (p. 1876).

7. — Loi de finances pour 1961. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 1876).

Marine marchande :

MM. Roger Lachèvre, rapporteur spécial ; Joseph Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Georges Marie-Anne, Abel-Durand, Lucien Bernier, Vincent Delpuech, Raymond Brun, Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports.

MM. Joseph Yvon, le ministre.

MM. Gérald Coppenrath, Bernard Lemarié, le ministre.

Art. 49 :

M. le rapporteur spécial.

Adoption de l'article.

8. — Dépôt d'un rapport sur l'économie agricole (p. 1887).

9. — Dépôt de projets de loi (p. 1887).

10. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 1888).

11. — Dépôt d'un rapport (p. 1888).

12. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1888).

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERIC, vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?..

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

CONGES

M. le président. MM. André Armengaud, Paul Mistral et Georges Portmann demandent un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1961

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961, adopté par l'Assemblée nationale (N°s 38 et 39 [1960-1961]).

Deuxième partie : moyens des services et dispositions spéciales.

Affaires culturelles.

M. le président. Nous allons examiner les crédits et autorisations de programme concernant les affaires culturelles, ainsi que l'article 50 du projet de loi.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Joseph Raybaud, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le but de mon propos sera de vous donner un aspect général du budget du ministère des affaires culturelles, en attirant votre attention sur les divers points particuliers soulevés par votre commission des finances au cours de l'examen attentif auquel elle s'est livrée.

Le total des crédits proposés pour 1961 s'élève à la somme de 255.174.310 nouveaux francs, en augmentation de 31.886.188 nouveaux francs, soit 14 p. 100 environ d'augmentation sur ceux de 1960.

Cette augmentation se décompose de la façon suivante : 12 millions de nouveaux francs pour les dépenses ordinaires, qui passent de 149 à 161 millions de nouveaux francs, soit 8 p. 100 de majoration ; 19.600.000 nouveaux francs pour les dépenses en capital montant de 74 à 93,6 millions de nouveaux francs en crédits de paiement, soit une augmentation de près de 38 p. 100 par rapport à 1960.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires, la plus grande partie de l'augmentation intéresse des créations, des transferts ou des suppressions d'emplois.

Il faut voir là la conséquence de la création de ce nouveau département ministériel. En effet, l'an dernier, M. le ministre des affaires culturelles nous présentait son premier budget et son département ne comportait alors que des directions transférées de l'éducation nationale et, si je puis employer cette expression, non encore « vertébrées ».

Les propositions nouvelles doivent apporter au ministère des affaires culturelles sa structure définitive. Votre commission des finances a donné finalement un avis favorable, non sans avoir observé qu'une grande partie des dépenses nouvelles n'avait d'autre cause qu'un désaccord des deux déparements ministériels quant à la répartition du personnel assumant antérieurement les tâches communes.

L'augmentation provient, d'autre part, de la réorganisation ou du renforcement des directions transférées, notamment en ce qui concerne le personnel technique.

Dans mon rapport écrit, j'ai donné tous les détails sur ces mesures qui doivent donner au ministère des affaires culturelles sa physionomie définitive.

En particulier, le personnel des archives nationales a été renforcé comme nous l'avions réclamé l'an dernier et ce, en raison de la qualité des travaux entrepris sous la haute et éminente autorité de M. André Chamson, de l'Académie française.

Le personnel de l'atelier des reliures de restauration voit revaloriser sa situation, ce qui est d'autant plus justifié qu'elle correspond au désir du Sénat exprimé l'an dernier.

Enfin, des décrets du 11 janvier 1960 ont créé le corps des documentalistes archivistes constituant le cadre supérieur du personnel technique des Archives nationales et doté d'un statut particulier, des adjoints des archives et des sous-archivistes.

La création du corps des documentalistes-archivistes répond à une double nécessité : d'abord satisfaire à l'augmentation considérable des versements d'archives, qu'elles proviennent des hypothèques, de la sécurité sociale, des dommages de guerre ou des tribunaux supprimés ; et, ensuite, mettre à la disposition des administrations comme à celle des chercheurs et du public des centres de documentation aussi bien administratif qu'historique, économique et social. Sur ce point, notre collègue M. le président Courrière eût préféré qu'on augmentât les promotions de l'école des chartes, pour parer à l'insuffisance du personnel des Archives nationales. Ce souci ne s'oppose pas à l'esprit ayant présidé à la création du corps des documentalistes-archivistes. En métropole, ils apportent leur collaboration aux archivistes-paléographes pour ne traiter que des archives historiques et administratives. En Algérie, dans chaque département créé, ils gèrent au lieu et place des archivistes-paléographes, les fonds d'archives qui, eux, sont uniquement modernes ou administratifs.

De plus, M. le président Courrière a satisfaction, car M. le ministre de l'éducation nationale est allé au devant de ses désirs et de ceux du Sénat en prévoyant, cette année, l'attribution d'un pré-salaire aux élèves de l'Ecole des chartes. Cette décision ne pourra que faciliter le recrutement et le maintien d'un corps d'élite indispensable à la vie de la nation. Cent ans d'histoire en France en témoignent.

De leur côté, les personnels de la direction des musées et de l'architecture comportent des créations, elles aussi, en application des mesures fixées en 1960. C'est ainsi que l'accès ininterrompu aux musées sera assuré de dix heures à dix-neuf heures.

En ce qui concerne les différentes missions du ministère, les principales augmentations portent, d'une part, sur les théâtres nationaux et, d'autre part, sur les crédits destinés aux monuments historiques. Signalons d'autre part que le crédit du chapitre 43-23 concernant les subventions à la musique ou aux spectacles privés, s'il ne subit aucun changement dans son montant global, est réparti d'une manière fort différente entre les divers articles.

Pour ce qui est des spectacles privés, l'Assemblée nationale à consacré un long débat le 21 octobre dernier à la situation des théâtres privés qui succombent sous le poids de charges fiscales excessives.

Au cours de ce débat, M. le ministre d'Etat a donné d'amples explications. Il me paraît inutile de les reprendre à cette tribune à moins que M. le ministre d'Etat ne juge opportun d'en faire lui-même une nouvelle analyse pour l'information complète du Sénat et cela en raison de ses heureuses décisions datant d'hier.

Les théâtres nationaux sont dotés de crédits en augmentation de 2.900.000 nouveaux francs puisqu'ils passent de 25.696.000 à 28.596.000 nouveaux francs. La comparaison des crédits 1960 et 1961 ne permet pas de conclure si les réformes réalisées ont pleinement donné satisfaction. Je vous demande, monsieur le ministre d'Etat, de nous éclairer sur ce point.

Comme je l'indique dans mon rapport écrit pages 13 et 14, la situation de nos théâtres nationaux a conduit la commission des finances, sur la proposition de son rapporteur général, à demander au Sénat la création d'une commission de contrôle de la gestion administrative, technique et financière de la réunion des théâtres lyriques nationaux. La commission est animée par le souci de proposer certains remèdes à la situation présente tout en vous apportant un concours efficace à la poursuite de la réorganisation de nos deux grandes scènes lyriques de l'Opéra et de l'Opéra comique pour lesquelles vous luttez dans un souci fort louable d'ailleurs avec beaucoup d'efficacité.

L'aide à la musique appelle certaines remarques. Les activités musicales bénéficient d'une augmentation de 160.000 nouveaux francs. Les crédits réservés aux sociétés de musique populaire pour lesquelles notre collègue Paul Chevallier sollicite avec fermeté un concours financier accru, sont également en augmentation de 37.000 nouveaux francs.

Sur le plan des spectacles pour 1961 vos options, monsieur le ministre, transforment profondément l'aspect de l'intervention de votre département en la matière. C'est ainsi que l'aide globale apportée aux troupes de ballets est ramenée de 550.000 nouveaux francs à 190.000 nouveaux francs.

Rappelez-vous, mes chers collègues, à ce sujet, l'intéressante discussion qui s'était instaurée l'an dernier, sur l'intervention de M. le président Gros.

Le crédit pour les ballets avait été en effet porté de 50.000 à 550.000 nouveaux francs. Le ministre avait expliqué qu'il s'agissait de créer un corps de ballets national susceptible d'effectuer de nombreuses tournées. Ce projet n'a pu être mené à bien jusqu'à présent. Il semble abandonné pour 1961.

Signalons enfin que sur le crédit de 550.000 nouveaux francs, seule une somme de 20.000 nouveaux francs avait été engagée au 1er octobre 1960.

Les crédits destinés aux théâtres privés, notamment parisiens, et aux « manifestations théâtrales de masse » subissent d'importantes réductions — près d'un million de nouveaux francs — transférées aux articles concernant d'une part la décentralisation dramatique qui passe de 2.390.000 nouveaux francs à 3 millions de nouveaux francs et à la décentralisation lyrique de 2.520.000 nouveaux francs à 2.830.000 nouveaux francs. Ce transfert répond aux vœux exprimés par mes soins l'an dernier au nom de la plupart de mes collègues.

En ce qui concerne la décentralisation dramatique, l'augmentation proposée servira en particulier à la création du centre dramatique du Nord et à la majoration de l'aide apportée aux « troupes permanentes » de province.

En outre, seront fournis à diverses jeunes compagnies qui s'étaient signalées par la qualité de leurs réalisations et leur désir de maintenir leurs activités théâtrales, dans une région déterminée, les moyens de poursuivre sans interruption une action similaire à celle des centres dramatiques. Ces « troupes permanentes » visitent des localités où ne se produisent pas les centres et présentent en particulier aux publics scolaires des spectacles classiques demandés par M. le ministre de l'éducation nationale.

Les crédits supplémentaires, au titre de la décentralisation lyrique, permettront d'attribuer à la réunion des théâtres lyriques de province des subventions pour la création d'œuvres modernes. Ce qui ne pourra qu'aider des villes comme Marseille, Bordeaux, Toulouse, Nice et Toulon. Nos collègues Defferre et Delpuech ne me démentiront point.

Signalons enfin que, conscient des difficultés rencontrées notamment par les théâtres lyriques de province dont les efforts sont considérables et constants, M. le ministre envisage de mettre au point un système général de soutien qui coordonnerait les différents moyens financiers dont ils sont susceptibles de bénéficier tout en cherchant à remédier aux causes de ces difficultés.

Nous observerons toutefois que la plus grande part de la charge financière reste, monsieur le ministre, aux municipalités. Sans vouloir faire un rapprochement total entre le traitement fait à la réunion des théâtres lyriques nationaux, d'une part, et à nos salles de province, d'autre part, on ne peut cependant s'empêcher de penser que la Ville de Paris bénéficie à cet égard d'un régime privilégié, alors que les municipalités de nos grandes villes se posent chaque année le douloureux problème du maintien ou de la suppression de leur salle lyrique.

Votre budget, monsieur le ministre, manifeste une nette tendance à aider nos collègues maires des grandes villes. Il faut les aider, car ils le méritent. En leur nom, je vous en remercie.

Nous arrivons maintenant à l'enseignement artistique. Les crédits destinés aux bourses ont augmenté de 350.000 nouveaux francs. Les nouveaux taux aligneront ces bourses sur celles qui, depuis déjà un an, sont versées aux élèves boursiers de l'enseignement supérieur de l'éducation nationale.

Soulignons enfin que le budget de 1961, avec un crédit provisionnel de 389.317 nouveaux francs, amorce la réforme de l'enseignement de l'architecture.

Abordons maintenant la deuxième partie de notre rapport, les dépenses en capital. Elles s'élèvent à 107.600.000 nouveaux francs en autorisations de programme et à 93.600.000 nouveaux francs en crédits de paiement. Les tableaux de la page 18 de notre rapport écrit donnent toutes précisions à ce sujet.

Les majorations essentielles sont de 4 millions de nouveaux francs pour les monuments historiques et de 5 millions de nouveaux francs pour Versailles.

Pour ce qui est des monuments historiques, les autorisations progressent de 38 millions de nouveaux francs en 1960 à 42 millions de nouveaux francs en 1961.

Un large débat s'est instauré à l'Assemblée nationale lors de l'examen du budget du ministère de la construction sur le problème de la réparation des monuments historiques endommagés par la guerre. L'honorable rapporteur de la commission des finances, M. Pierre Courant, ancien ministre, avec la grande compétence qui est la sienne, a souligné que si l'œuvre de reconstruction était bien près de son terme en ce qui concerne les meubles, il n'en était pas de même pour les monuments historiques. Il a demandé qu'il soit procédé à un recensement de ce qui restait à faire dans ce domaine afin que puisse être établi un plan d'ensemble et défini l'échelonnement des réalisations dans le temps, compte tenu des crédits qui y sont chaque année affectés.

M. le ministre de la construction a démenti qu'une réduction des crédits en cause ait été envisagée à un moment quelconque. Il s'est engagé à prendre des dispositions avec le ministère des affaires culturelles pour qu'un plan de reconstruction rapide des monuments historiques soit mis au point pour 1961 et que ce plan soit suivi scrupuleusement, comme pour les opérations générales de liquidation des différents dommages de guerre. Le Sénat sera certainement satisfait de vous entendre, monsieur le ministre d'Etat, sur ce point également.

En ce qui concerne plus particulièrement Versailles, notre collègue M. André Cornu, qui est à l'origine de sa restauration alors qu'il était secrétaire d'Etat aux beaux-arts, vous donnera tout à l'heure toutes explications utiles. Je lui laisse ce soin, car il connaît admirablement la question.

Pour ma part, je me réjouis de la poursuite de la restauration de Versailles par la création d'un nouveau chapitre au budget s'élevant à 5 millions de nouveaux francs. Les vœux du Sénat sont ainsi comblés. Nous insistons pour que, dans le projet de loi de programme qui sera prochainement soumis au Parlement, figurent les engagements nécessaires à la restauration complète de Versailles. Ainsi sera matérialisé le désir de notre ami M. Edouard Bonnefous, sénateur de Seine-et-Oise, qui, sur ce délicat problème, a fait une intervention très pertinente au sein de notre commission des finances.

Pour conclure sur les dispositions ordinaires, il est nécessaire que le Gouvernement prenne conscience de la dégradation pro-

gressive de notre patrimoine artistique et historique. Ce n'est pas avec 2.500.000 nouveaux francs que l'on peut envisager avec efficacité l'entretien et la conservation des 13.000 édifices inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Une politique à long terme avec des crédits appropriés s'impose pour éviter à l'avenir des dépenses beaucoup plus considérables.

Pour ce qui est de l'aide aux spectacles, le Gouvernement doit revoir sa politique fiscale. Il s'est engagé dans cette voie depuis hier. C'est une nécessité absolue.

Pour ce qui est des dépenses en capital, une loi de programme est nécessaire si l'on veut atteindre l'objectif qui préoccupe le Sénat, sauver nos monuments historiques.

En complément à notre rapport, traitons très brièvement du cinéma et du fonds d'aide temporaire à l'équipement des théâtres de Paris.

Le cinéma est rattaché aux affaires culturelles en application des dispositions du décret du 24 juillet 1959 instituant, à compter du 1er janvier 1960, un fonds de soutien pour le cinéma. Je préfère que mon ami, M. le président Descours Desacres, vous donne toutes explications utiles à travers le compte spécial du soutien financier de l'industrie cinématographique.

En conclusion, je tiens à insister, tout comme dans mon rapport sur le budget de 1960, sur le poids excessif de la fiscalité pesant sur l'industrie du cinéma. Le prélèvement sur les recettes des exploitants français atteint 33 p. 100. Il y a là une situation intolérable pour les exploitants, aussi bien pour les grands que pour les petits et encore beaucoup plus pour ces derniers. Notre collègue M. Bordeneuve, qui connaît bien le sujet, ne saurait que m'approuver.

Cette situation se répercutera sur les distributeurs et les producteurs, qui seront amenés à leur consentir des délais de crédit de plus en plus longs, mettant ainsi en péril l'ensemble de l'industrie cinématographique.

La commission des finances s'est inquiétée une nouvelle fois de la moralisation de la production cinématographique Elle s'est prononcée en faveur d'un contrôle *a priori*, permettant d'effectuer un choix de productions bénéficiaires d'un soutien financier. Notre collègue M. Jacques Baumel, lors de la discussion du budget de l'information, avant-hier, a d'ailleurs adopté une position identique. Une telle mesure aurait au moins l'avantage, pour les producteurs, de savoir avec certitude s'ils pourront ou non bénéficier ultérieurement du soutien. Le Sénat serait sans doute mieux éclairé si les conclusions de la commission chargée de la réforme de la censure de films étaient portées à sa connaissance, ainsi que les décisions envisagées par le Gouvernement à cet égard.

Un dernier mot enfin, tout en priant le Sénat de m'excuser de la longueur, pourtant nécessaire, de mon propos, sur la prorogation pour une durée de un an du fonds d'aide temporaire à l'équipement des théâtres de Paris qui fait l'objet de l'article 50 du projet de loi de finances.

Ce fonds, créé par la loi du 24 mai 1951 pour une période de cinq ans, permettait aux théâtres parisiens de réaliser certains travaux d'aménagement, notamment les travaux obligatoires contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.

Reconduites à plusieurs reprises, les opérations du fonds doivent prendre fin en principe le 31 décembre prochain. Cependant, divers travaux restant à réaliser, il semble souhaitable de proroger pour une nouvelle période d'un an les dispositions de la loi du 24 mai 1951.

Cet article a été voté sans modification par l'Assemblée nationale. Votre commission des finances vous en propose l'adoption dans les mêmes conditions, tout comme le budget qui a été soumis à son examen. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.

M. Charles Fruh, *rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, le bref temps de parole accordé aux rapporteurs pour avis m'interdit de résumer, de commenter, encore moins de développer le rapport que j'ai eu l'honneur d'établir au nom de la commission des affaires culturelles et qui vous a été distribué. J'utiliserai donc les quelques minutes qui me sont réservées pour mettre l'accent sur les observations et considérations que votre commission m'a chargé plus spécialement de formuler.

Nous devons constater d'abord l'effort fait par le ministère des affaires culturelles. Il nous paraît insuffisant, certes, mais il n'en est pas moins réel. Il se signale par une augmentation du budget des affaires culturelles, pour l'année 1961 par rapport à 1960, de 31.886.168 nouveaux francs et, comparativement à 1959, de 55.303.200 nouveaux francs.

Cette augmentation est répartie en deux fractions inégales dont la plus importante est constituée par une élévation de 19 millions 600.000 nouveaux francs des dépenses en capital, les dépenses ordinaires ne présentant qu'un supplément de 12 millions 286.188 nouveaux francs.

Si nous déplorons le maintien à la somme de 400.000 nouveaux francs de la subvention attribuée à la caisse nationale des lettres, subvention que nous considérons notoirement insuffisante pour permettre la mise sur pied d'un système de retraite au profit des écrivains, nous vous demandons, monsieur le ministre, ce qu'il est advenu du projet de constitution d'une caisse des arts qui se trouvait déjà au secrétariat d'Etat aux arts et lettres avant que vous ayez été mis à la tête de ce département.

Votre commission, mes chers collègues, insiste pour que ce projet soit repris, étudié, mis au point et réalisé dans les meilleurs délais. Il est indispensable en effet qu'à une époque où le mécène privé est en voie de disparition, tué, si j'ose dire, par le fol accroissement des charges qui pèsent sur les contribuables, nos artistes sculpteurs, peintres, dessinateurs, graveurs, qui ne jouissent pas de la protection de la sécurité sociale, soient mis à l'abri de l'adversité et envisagent avec quelque tranquillité « le temps où l'âge dans leurs nerfs fera couler sa glace ».

Nous avons enregistré avec satisfaction, au chapitre 36-24, sous la rubrique des activités culturelles, des mesures nouvelles pour un montant de 4.186.878 nouveaux francs dont 2.900.000 sont destinés à soutenir l'activité de nos théâtres nationaux.

Des critiques ont déjà été faites quant à la gestion de certaines de nos salles ; aussi sommes-nous fondés à insister pour que le conseil supérieur de la réunion des théâtres lyriques nationaux soit reconstitué et remis en mesure de fonctionner afin de permettre aux assemblées qui votent les crédits dont disposent les théâtres lyriques nationaux de contrôler d'une manière constante leur gestion et non de ne disposer qu'une fois par an, lors de la discussion du budget, du droit d'émettre un avis *a posteriori.*

Nous regrettons aussi la différence entre l'effort fait pour la décentralisation dramatique et celui dont bénéficie la décentralisation lyrique.

A l'article 10 du chapitre 43-23 est inscrit, pour la décentralisation dramatique, un crédit de 3 millions de nouveaux francs en augmentation sur 1960 de 610.000 nouveaux francs, alors que l'article 11 du même chapitre ne voit figurer pour la décentralisation lyrique qu'une inscription moindre de 2.830.000 nouveaux francs, en augmentation seulement de 310.000 nouveaux francs, c'est-à-dire de la moitié de celle dont bénéficie la décentralisation dramatique.

Depuis 1959, le crédit pour la décentralisation dramatique est passé de 100 millions d'anciens francs à 300 millions. Pendant la même période, celui de la décentralisation lyrique ne s'est élevé que de 212 millions d'anciens francs à 283 millions, soit une différence en plus assez minime de 71 millions. Pourquoi cette inégalité qui équivaut, pour la décentralisation lyrique, à une quasi stagnation ? Les frais occasionnés par un spectacle lyrique ne sont-ils pas infiniment plus lourds que ceux d'un spectacle dramatique ? En province, notamment, le spectacle lyrique ne jouit-il pas d'une faveur incontestable ? Vous me répondrez, je le sais, monsieur le ministre, que sur le plan de la décentralisation dramatique l'activité est beaucoup plus grande, le nombre de troupes plus important et que cela peut, dans une certaine mesure, expliquer cette disparité existant entre les deux dotations.

Mais, après avoir parlé des théâtres nationaux, comment n'évoquerions-nous pas, comme cela a été fait à la tribune de l'Assemblée nationale, ce que j'appellerai la grande pitié des théâtres privés, qu'ils soient parisiens ou provinciaux ?

Ces théâtres se débattent pour la plupart, à l'exception de quelques-uns d'entre eux qui ont la chance de pouvoir donner des pièces remportant un grand succès, même pendant plusieurs années, dans une situation dramatique. Certains voient même planer sur eux le spectre de la fermeture. Ils contribuent cependant puissamment à conserver à la France sur le plan international, dans le domaine de la culture, sa véritable place qui est, nous en serons d'accord, la première.

Grâce à eux, le rayonnement de la France à l'étranger brille toujours d'un vif éclat ; grâce à eux, nombre de visiteurs de toutes nationalités viennent séjourner en France et y sont retenus par l'attrait de nos spectacles ; grâce à eux, la culture de nos concitoyens s'enrichit et grâce à eux encore, la vie intellectuelle se maintient dans nos petites villes de province.

Or, nos théâtres succombent sous le poids des impôts et taxes, des charges de toute nature qui les écrasent. Ils ne peuvent pas en compenser les effets par une augmentation du tarif des places, sous peine de perdre une partie de leurs spectateurs, déjà sollicités par la concurrence de la radio et de la télévision et par celle, oh ! combien heureuse ! de la pratique du sport

et de ses manifestations. Il importe, monsieur le ministre, que le problème de nos théâtres soit examiné dans le plus bref délai.

Je sais que ce problème est l'objet de vos préoccupations et que vous comptez, je pense, prochainement, pouvoir y apporter une solution. Je veux espérer, néanmoins, que vous voudrez bien plaider devant M. le ministre des finances la juste cause des théâtres et que vous obtiendrez de lui, comme première mesure et comme premier remède urgent, un allègement massif des taxes qui les écrasent. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (monuments historiques et sites).

M. André Cornu, *rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (monuments historiques et sites).* Mesdames, messieurs, votre commission m'a confié le soin de vous présenter son avis en ce qui concerne les crédits relatifs aux monuments historiques dans le budget actuellement soumis à nos délibérations.

Ces crédits sont destinés à l'entretien, à la conservation et à la remise en état : de 10.000 monuments classés environ, qui, du seul point de vue couvertures, représentent une surface de plusieurs centaines d'hectares ; de 13.000 monuments environ inscrits sur l'inventaire supplémentaire ; de 60.000 objets classés environ (orgues, rétables, vitraux, tableaux, statues, tapisseries, pièces d'orfèvrerie, etc.) ; de 3.500 sites environ protégés par un classement ou une inscription sur l'inventaire, au nombre desquels se trouvent de nombreux villages comme Pérouges, Conques, la Couvertoirade, Collongues-la-Rouge, Saint-Guilhem-du-Désert, etc.

Ces crédits doivent également couvrir : les frais d'acquisitions mobilières, telles que tapisseries ou meubles destinés à garnir les châteaux appartenant à l'Etat, et immobilières, telles que les terrains nécessaires pour le dégagement de monuments classés ou pour l'exécution de fouilles archéologiques ; les consolidations des vestiges découverts au cours de ces fouilles.

Cette simple énumération montre l'ampleur des tâches qui incombent au service des monuments historiques et l'insuffisance des moyens financiers qui sont mis à sa disposition.

Dans le budget de fonctionnement, qui s'élève cette année à 161.574.310 nouveaux francs, en augmentation de 31 millions 886.000 nouveaux francs environ sur l'année précédente, nous devons noter la part faite aux monuments historiques et aux palais nationaux, pour lesquels une augmentation de 2 millions de nouveaux francs a été consentie pour les travaux d'entretien : 1 million de crédits supplémentaires sont prévus au chapitre 35-31 : « Monuments historiques » ; 1 million au chapitre 35-33 : « Bâtiments civils et palais nationaux ».

Les crédits inscrits au chapitre 35-31 se montent à 20 millions de nouveaux francs (soit 2 milliards d'anciens francs) et se décomposent de la façon suivante :

Monuments et sites classés : 19.500.000 nouveaux francs. Cette dotation est destinée à financer les seuls travaux d'entretien, ainsi que les quelques acquisitions mobilières ou immobilières, les autres travaux devant, en principe, être imputés sur le chapitre 56-30.

L'insuffisance d'entretien de nos monuments a été maintes fois soulignée. Les raisons en sont nombreuses : impécuniosité des propriétaires, du fait, notamment, du poids des charges fiscales ; difficultés de trésorerie des collectivités locales, qui doivent faire face à des dépenses d'équipement extrêmement lourdes (adduction d'eau, électrification, voirie, groupes scolaires, etc.) ; interdiction de tous travaux de bâtiments pendant les années d'occupation ; manque de matériaux pendant les années qui ont suivi la Libération ; vieillissement des matériaux qui ont servi à la construction des édifices, etc.

Beaucoup de nos monuments se trouvent, par insuffisance d'entretien, dans une situation précaire et hors d'état de résister, comme le donjon du château de la Rochefoucauld, à un léger mouvement du sol ou à des conditions atmosphériques exceptionnelles.

Il est donc indispensable, pour la sauvegarde de notre patrimoine, d'augmenter le volume des travaux d'entretien. Si l'on considère que nos 10.000 monuments classés représentent une valeur de plus de 500 milliards d'anciens francs, le crédit affecté à leur entretien représente moins de 0,2 p. 100 de leur valeur, ce qui paraît insuffisant.

D'autre part, du point de vue strictement financier, il y a intérêt également à accroître les travaux d'entretien. Un travail d'entretien minime, fait en temps utile, évite des dégradations importantes et, par voie de conséquence, d'onéreuses restaurations.

C'est ce que nous avons voulu éviter à Versailles, en mettant le chauffage central partout, ce qui permet d'assurer une conservation beaucoup plus efficace.

Enfin, par suite de l'insuffisance des crédits, le service des monuments historiques a été conduit à ajourner les travaux de présentation et de mise en valeur. Il serait pourtant souhaitable que soient entrepris, à bref délai, certains de ces travaux qui, dans de nombreux cas, n'entraîneront pas de dépenses élevées, qui redonneront à nos monuments un peu de leur ancienne splendeur, et qui permettront, en outre, de sauver de la ruine une quantité de vieilles chapelles admirées et appréciées des touristes, sur l'ensemble du territoire.

La participation de l'Etat à l'entretien et à la conservation des édifices inscrits sur l'inventaire supplémentaire est de 500.000 nouveaux francs (soit 50 millions d'anciens francs).

Le nombre de 13.000 édifices inscrits sur l'inventaire supplémentaire montre à lui seul l'insuffisance de la dotation budgétaire. L'Etat a tout intérêt à aider, par des subventions de l'ordre de 15 à 20 p. 100, les propriétaires de ces édifices à les entretenir convenablement et, lorsque besoin est, à les remettre en état. Sinon, il se trouvera, dans un délai plus ou moins rapproché, dans l'obligation de classer ces édifices parmi les monuments historiques, ce qui entraînerait pour l'Etat une charge beaucoup plus lourde et insupportable.

Il n'est pas douteux qu'un effort financier a été consenti sur ce point en 1961 — et il ne serait pas juste de ma part de ne pas le reconnaître et de rendre hommage au ministre des affaires culturelles — puisque la dotation de l'article 2 est passée de 30 millions en 1960 à 50 millions d'anciens francs. Mais cette somme demeure encore bien inférieure aux besoins réels et un nouvel effort financier devra être consenti en 1960. Monsieur le ministre, nous attendons de vous beaucoup à ce sujet.

Votre commission souhaiterait connaître le plan d'ensemble détaillé de l'état actuel et des projets de rénovation des monuments historiques. Elle souhaiterait aussi que soient inscrits à l'inventaire tous les monuments historiques d'importance secondaire, de façon à les sauvegarder au moins dans leur état actuel.

Pour ceux — et c'est mon cas — qui ont dans leur département de vieilles chapelles qui offrent un intérêt considérable non seulement pour leur valeur historique mais aussi pour le touriste, je pense qu'il y a lieu de faire un grand effort pour les sauver.

Dans les dépenses en capital, deux postes méritent une particulière attention.

D'abord Versailles : votre commission a noté avec satisfaction qu'un chapitre nouveau 56-35 est doté d'un crédit de 5 millions de nouveaux francs correspondant au programme de restauration et de rénovation de Versailles.

L'exécution totale du plan de restauration tel qu'il avait été prévu en 1949, nécessiterait encore une somme d'au moins 50 millions de nouveaux francs compte tenu des hausses intervenues depuis l'établissement des premières estimations et des dégâts plus important constatés en cours de chantier. On a toujours de ces surprises en matière de construction.

Mais ce programme, qui constituait un plan de détresse, se trouve dépassé en raison de l'étendue des réparations à effectuer.

L'exécution du programme de restauration permet de limiter l'engagement de dépenses nécessaires en 1961 à 5 millions de nouveaux francs, mais une étude récente chiffre à environ 110 millions de nouveaux francs l'ensemble des travaux restant à réaliser pour assurer la conservation d'un monument aussi prestigieux qui, entre parenthèses, est l'un des monuments historiques les plus visités du monde. On dit, je ne sais pas si cela est exact, que ce serait le second après le Vatican, bien entendu.

Les autorisations de programmes prévues pour les monuments historiques passent de 38 à 42 millions de nouveaux francs, c'est-à-dire en augmentation de 4 millions de nouveaux francs.

Le chapitre 56-30 correspond à deux catégories bien distinctes de travaux : d'une part, les travaux de remise en état de nos monuments, autres que ceux d'entretien, d'autre part, les travaux de réparations des dommages causés par la guerre.

Pour l'ensemble du chapitre, il est prévu en 1961 pour le financement de nouveaux travaux 42 millions de nouveaux francs contre 38 millions de nouveaux francs en 1960.

Les crédits de paiement destinés à couvrir une partie de ces nouveaux francs et une partie des travaux autorisés au cours des années antérieures s'élèvent à 27.200.000 nouveaux francs contre 16.130.000 nouveaux francs en 1960.

En ce qui concerne les grosses réparations et remise en état l'insuffisance d'entretien dont il a été question ci-dessus, le développement de la « maladie de la pierre » contre lequel il n'a pas été possible jusqu'à présent de trouver un remède, le vieillis-

sement de nos édifices font que beaucoup d'entre eux exigent aujourd'hui d'importantes et urgentes réparations.

Le service des monuments historiques à lui seul est propriétaire d'environ 500 édifices classés qui sont, pour la plupart, parmi les plus vastes, les plus beaux, et de ce fait les plus visités des touristes. Il convient de citer notamment toutes les cathédrales sans exception, l'ancienne abbaye du Mont-Saint-Michel, la cité de Carcassonne, les châteaux de Chambord, d'Azay-le-Rideau, de Chaumont-sur-Loire, etc., pour ne citer que les plus connus. Or certains de ces édifices sont dans un état de vétusté assez avancé.

Les autres monuments classés, au nombre de 9.500 environ, appartiennent, soit à des collectivités locales (départements ou communes), soit à des propriétaires privés. Les collectivités locales, et notamment les communes qui sont propriétaires de près des deux tiers de nos édifices classés ont accepté, grâce à l'action tenace du service des monuments historiques, de faire un effort financier important pour la restauration de leurs monuments et pour la mise en valeur de leurs sites. Alors qu'il y a une quinzaine d'années les collectivités locales ne participaient que d'une façon tout à fait insuffisante aux travaux entrepris par le service des monuments historiques, elles accordent aujourd'hui des participations très substantielles et, dans la majeure partie des cas, les 50 p. 100 réclamés par l'administration.

Je crois d'ailleurs que la plupart des conseils généraux en font autant.

M. André Dulin. Mon cher collègue, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Dulin, avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Dulin. Je remercie M. Cornu d'avoir évoqué cette question qui nous intéresse tant au plan des communes qu'à celui des conseils généraux. Comme vous venez de le souligner, les conseils généraux et les communes font un effort considérable en faveur des monuments historiques. Vous savez que je représente un département où l'on en compte un grand nombre. Malheureusement, notre effort n'est pas secondé par le ministère des affaires culturelles.

En effet, lorsqu'on répare un monument historique, en particulier nos églises romanes, des millions sont nécessaires et le plus souvent ces églises sont situées dans des communes comptant 1.000, 800 ou même quelquefois 500 habitants.

Un sénateur au centre. Et même moins !

M. André Dulin. C'est exact.

Comment est-il possible, si la direction des beaux-arts ne fait pas un effort cette année — quelquefois les communes ne reçoivent absolument rien — d'atteindre le but souhaité ?

Je vous signale en particulier que mon département a inscrit à son budget un crédit qui représente exactement le même effort que celui des beaux-arts, c'est-à-dire que, lorsque les beaux-arts donnent 100 francs, le département, lui aussi, donne 100 francs.

Mais les départements ont été obligés, pour sauvegarder nos magnifiques monuments historiques dans certaines communes, comme le signalait notre collègue, de faire un effort beaucoup plus grand parce que les beaux-arts ne donnaient aucun crédit.

C'est pourquoi j'insiste auprès de M. le ministre des affaires culturelles pour qu'il fasse quelque chose à ce sujet, et je vous remercie, monsieur Cornu, de l'effort que vous aviez tenté au temps où vous occupiez ce ministère.

Là plus qu'ailleurs, il faut faire quelque chose. Les affaires culturelles font à l'heure présente des dépenses scandaleuses en ce qui concerne le théâtre, par exemple, mais ne font rien en ce qui concerne les monuments historiques qui sont la beauté et la richesse de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* Il appartiendra à M. le ministre des affaires culturelles de vous répondre sur ce point et vous avez d'ailleurs parfaitement raison. Cependant, il ne faut pas oublier que le théâtre est aussi un élément essentiel pour la grandeur d'un pays !

M. André Dulin. A condition que les fonds soient bien employés !

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* Il faudra évidemment soutenir l'effort du ministre des affaires culturelles pour obtenir des crédits beaucoup plus importants du ministère des finances.

L'Etat doit encourager ces bonnes volontés et profiter de l'intérêt que suscitent, dans l'ensemble du pays, l'entretien, la restauration et la mise en valeur de notre patrimoine architectural qui est, vous le savez bien, le plus riche du monde.

Il a été prévu en 1961, pour le financement de nouveaux travaux, un crédit de 25 millions de nouveaux francs (soit deux milliards et demi d'anciens francs) contre 24 millions de nouveaux francs en 1960, soit une augmentation de 100 millions d'anciens francs.

Le budget de 1960 se traduit donc par une augmentation de 100 millions d'anciens francs pour les travaux d'entretien et par une augmentation de même montant pour les travaux de grosses réparations. Cet effort est méritoire dans les circonstances financières présentes, mais il ne répond pas complètement aux besoins du service des monuments historiques ; je dirai même sans exagération qu'il est notoirement insuffisant.

L'annonce par M. le ministre des affaires culturelles de crédits spéciaux qui seront demandés dans une loi de programme ne portant que sur une dizaine d'édifices, apporterait au service des monuments historiques des moyens d'action supplémentaires, dont tous ceux qui s'intéressent à la sauvegarde de nos monuments ne peuvent que se réjouir.

Toutefois, la remise en état de quelques-uns de nos édifices, comme l'Hôtel des Invalides ou le château de Chambord, ne doit pas faire oublier tous les monuments moins prestigieux dont l'état n'est pas meilleur et qui contribuent également au développement de notre tourisme puisqu'ils constituent le visage même de notre pays.

Si vous parvenez, monsieur le ministre, à faire voter cette loi de programme, que nous appellons de tous nos vœux, je serai le premier à venir à cette tribune pour vous en complimenter. (*Applaudissements.*)

Au cours de la dernière guerre, 1.300 édifices environ, tant classés qu'inscrits sur l'inventaire supplémentaire, ont été sinistrés, les uns totalement détruits, heureusement peu nombreux, les autres plus ou moins gravement endommagés.

Le montant des dommages (non compris les édifices totalement détruits) ont été évalués à 60 millions de francs (valeur 1er janvier 1955), ce qui représente approximativement 850 millions de nouveaux francs (ou 85 milliards d'anciens francs). Mais il s'agit là d'une évaluation qui est nécessairement approximative car les dommages causés par une bombe ou par un obus ne sont pas toujours apparents.

A l'heure actuelle, on peut considérer que les réparations effectuées représentent une somme d'environ 65 milliards d'anciens francs (valeur actuelle) soit 650 millions de nouveaux francs.

En se basant sur l'évaluation de 1955, il faudrait encore une vingtaine de milliards d'anciens francs, soit 200 millions de nouveaux francs, pour achever la réparation de nos monuments sinistrés.

Au rythme des crédits accordés en 1960, il aurait fallu plus de quatorze ans avant d'en terminer, ce qui aurait reporté à 1975 la fin des travaux.

C'est sans doute dans ce secteur que l'insuffisance des moyens d'action du service des monuments historiques est la plus marquée. Alors que la reconstruction des villes sinistrées est en voie d'achèvement, alors que nos monuments ont le plus souvent une utilisation publique (hôtel de ville, musées, édifices religieux) et constituent un pôle d'attraction pour les touristes, il est dommage que le volume des crédits accordés n'ait pas permis d'envisager, quinze ans après la Libération, un achèvement des travaux avant une quinzaine d'années encore.

Toutefois, il faut reconnaître que c'est sur cet article que porte l'augmentation la plus forte. En effet, la dotation de l'article 2 pour le financement de nouveaux travaux, qui était de 14 millions de nouveaux francs en 1960 est portée à 17 millions de nouveaux francs en 1961 (soit 1 milliard 700 millions d'anciens francs), ce qui représente une augmentation de 300 millions d'anciens francs.

Ce relèvement permettra l'an prochain d'accélérer sensiblement le rythme des travaux de dommages de guerre, mais ce rythme paraît encore insuffisant puisqu'il faudrait un peu plus de dix ans pour achever ces travaux.

Puisque, en la circonstance, il s'agit de réparations de dommages de guerre, c'est-à-dire d'une dette à laquelle l'Etat ne peut se soustraire, il serait souhaitable que la dotation budgétaire soit relevée dès que les circonstances le permettront afin que d'ici cinq à six ans au maximum les dommages causés par la dernière guerre à nos monuments soient entièrement réparés.

Mes chers collègues, en conclusion, nous devons reconnaître que l'effort accompli est important. Cependant il reste notoirement insuffisant pour permettre d'effectuer les travaux nécessaires à la sauvegarde de notre patrimoine. Nous répétons à

ce sujet — et nous le répéterons sans cesse car votre assemblée, qui s'est toujours voulu athénienne, attache une très grande importance, et à juste titre, à l'entretien de nos monuments qui sont le témoignage d'une histoire de grandeur — nous répétons à ce sujet, dis-je, qu'il est souhaitable qu'une loi-cadre permette d'envisager sur une plus longue échéance la poursuite des travaux de restauration et de conservation des monuments, sans oublier toutefois les monuments de faible importance mais de grande valeur historique.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des affaires culturelles vous demande d'adopter les crédits qui vous sont soumis. (*Applaudissements.*)

M. Vincent Delpuech. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Delpuech.

M. Vincent Delpuech. A ce rapport si complet je voudrais tout de même ajouter quelques mots pour signaler l'importance de Glanum près de Saint-Rémy, qui peut être comparé à l'ancienne Corinthe. Le Gouvernement a déjà fait un effort pour cet ensemble de monuments magnifiques de l'antiquité, mais je serais très heureux si dans son rapport M. Cornu indiquait la nécessité de faire un effort supplémentaire. J'en profite pour rendre hommage au conservateur, M. Rolland, qui se dévoue sans relâche pour une œuvre magnifique qui fait honneur à notre pays.

M. Joseph Raybaud. Très bien !

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* Je reconnais toute l'importance que présentent les fouilles de Glanum, et s'il appartient au ministre de répondre sur ce point à M. Vincent Delpuech, je suis sûr que le service des monuments historiques retiendra sa très intéressante suggestion.

M. le président. La parole est à M. Lamousse, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (cinéma).

M. Georges Lamousse, *rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (cinéma).* Mesdames, messieurs, votre commission des affaires culturelles m'a chargé d'appeler l'attention de M. le ministre des affaires culturelles sur les problèmes qui concernent l'état actuel et l'avenir du cinéma français.

Depuis douze ans, vous le savez, le cinéma français a vécu sous le régime de deux lois d'aide successives : celle de 1948 et celle de 1953. Si l'on s'en tient à l'essentiel et en schématisant un peu, on peut dire que ce régime se caractérisait par un système d'aide automatique accordé à la profession et réalisé grâce à un emprunt sur la recette des salles. Cette aide, qui représentait un pourcentage important du chiffre d'affaires total, a permis au cinéma français, non seulement de traverser des périodes difficiles sans en être accablé, mais encore de prospérer en s'adaptant à l'incessante évolution des exigences du public, du confort et des techniques.

C'est ainsi que la production française, dont on peut évidemment critiquer tel exemple et sans doute avec raison, a fait dans l'ensemble bonne figure dans le monde pour la quantité des films produits aussi bien que pour leur qualité. C'est ainsi également que les exploitants ont pu rendre leurs salles plus accueillantes, plus confortables, en même temps qu'ils renouvelaient leurs appareils de projection pour améliorer la fidélité du son et la finesse de l'image. Mais, à partir de 1960, les conditions antérieures de stabilité et de prospérité vont se trouver profondément bouleversées. Le cinéma français entre dans un monde nouveau.

D'abord, un concurrent surgit, armé d'une jeunesse redoutable, je veux parler de la télévision. Elle arrive pourvue de deux avantages majeurs, l'actualité immédiate et le service à domicile. Toutes choses égales d'ailleurs, le spectateur suit la ligne du moindre effort. Pourquoi irait-il chercher dans une salle souvent incommode, au milieu des voisins souvent fâcheux, un spectacle qui lui est donné sans qu'il ait besoin de quitter son fauteuil et ses pantoufles ? Sans doute les choses ne sont pas tout à fait comparables. Le cinéma peut déployer un faste de moyens qui n'est pas — ou n'est pas encore — à la portée de la télévision. Mais c'est justement au moment où le cinéma doit se défendre le plus âprement que les appuis dont il disposait naguère lui sont refusés.

Le traité de Rome impose la renonciation au principe des subventions. D'automatique qu'elle était, l'aide devient sélective, accordée selon des références nécessairement subjectives. En tout état de cause, son volume est beaucoup moins important que par le passé, d'où une extension de l'ampleur du risque qui fera hésiter beaucoup d'initiatives et parmi les meilleures.

A l'Assemblée nationale, vous vous êtes félicité, monsieur le ministre, de l'augmentation du nombre de longs métrages, qui passe de 133 à 160. Mais beaucoup parmi les professionnels s'effraient, au contraire, de cet essor jeté sur le vide. Comment les producteurs amortiront-ils leurs dépenses pour tous ces films ? Où trouveront-ils de nouveaux marchés ? La plupart d'entre eux regardent au-delà des frontières, mais, de ce côté aussi, l'horizon est bouché. La concurrence n'est pas possible avec le film étranger, américain notamment, déjà amorti sur son marché intérieur. C'est pourquoi les hommes de la profession, loin de triompher devant le chiffre de 160 films, se demandent avec inquiétude si, l'an prochain, ils auront la possibilité de dépasser la centaine.

La situation des exploitants est plus alarmante encore. De 1958 à 1959, on a enregistré une baisse de 20 millions du nombre des spectateurs. Sur 5.500 salles environ, 2.000 sont pratiquement en état de faillite et ne réussissent à survivre que par un allongement du délai de règlement des locations qui leur est consenti par les distributeurs. Que ceux-ci prennent, demain, la décision de revenir au délai normal et 2.000 salles vont fermer leurs portes. Or, pour la plupart, ce sont de petites salles, socialement les plus dignes d'intérêt, celles des cantons ruraux, des banlieues ouvrières.

Cet état de choses a une répercussion directe sur les industries techniques du cinéma, dont vous connaissez l'importance pour l'économie nationale. L'examen du graphique de leur activité fait apparaître, pour 1960, une diminution de l'ordre des deux tiers ; aussi, si la tendance actuelle se maintient, elles sont à leur tour condamnées à disparaître dans un proche avenir. Au profit de qui ? Au profit des constructeurs américains et allemands. En vérité, tout se passe comme si le vaste plan de destruction de la France préparé de l'étranger par la haute finance internationale trouvait dans ce domaine, comme hélas ! dans bien d'autres, une de ses applications particulières.

Quels sont les remèdes ? Le premier est d'ordre fiscal, c'est la détaxation. Je sais, monsieur le ministre, qu'il ne dépend pas directement de vous, mais votre devoir est de le proposer et de le défendre dans les conseils du Gouvernement. Le cinéma français est en effet le plus taxé du monde, 33 p. 100, contre 20 p. 100 en Allemagne, 19 p. 100 en Italie, 17 p. 100 aux États-Unis et 1 p. 100 en Grande-Bretagne.

Notre collègue Bordeneuve, retenu à la conférence de l'O. T. A. N., m'a communiqué une lettre d'un petit exploitant de sa circonscription et je vous demande la permission d'en lire un passage.

Voici ce qu'écrit cet exploitant : « Rien de nouveau en notre faveur n'est sorti du débat budgétaire. Le syndicat avait demandé que les recettes jusqu'à 5.000 nouveaux francs soient détaxées. Sans aller jusqu'à cette détaxe, je crois que les petits exploitants des centres ruraux seraient sauvés... » — retenez cette expression — « ... si l'on détaxait jusqu'à 1.000 nouveaux francs ».

J'attire votre attention, monsieur le ministre, sur le caractère modeste et mesuré de cette revendication. Etant donné le caractère national de l'enjeu, nous ne comprenons pas que la rue de Rivoli s'obstine dans son refus.

Le second remède dépend de l'ensemble de la politique économique et sociale du Gouvernement. Sans doute, il est indispensable d'alléger les charges fiscales qui pèsent sur le cinéma français. Sans doute il faut dès maintenant songer à transformer la concurrence avec la télévision en une coopération loyale mais l'une des causes, et non la moindre, de la baisse de fréquentation des salles est la détérioration du pouvoir d'achat des classes laborieuses.

Le cinéma est un spectacle populaire et malheureusement dans beaucoup de familles ouvrières on en est réduit à choisir entre le beefsteack et la sortie au cinéma. Aussi, toutes les mesures partielles, aussi bien inspirées soient-elles, resteront peu efficaces si elles ne s'appuient sur une politique d'expansion économique qui augmentera les débouchés du marché intérieur en améliorant le pouvoir d'achat des classes pauvres.

Un mot avant de terminer sur la question de l'Union générale du cinéma qu'on appelle aussi le groupe d'Etat du cinéma. Ce groupe, qui comprend une société de production, une société de distribution et un circuit de salles, provient du séquestre des biens allemands. Après des fortunes diverses, souvent malheureuses, il avait été envisagé par les finances de le vendre à la casse et un certain nombre d'alligators guettait déjà sa liquidation.

Monsieur le ministre, vous vous êtes opposé à cette solution de facilité et nous vous en félicitons. L'Etat ne peut abandonner au profit d'intérêts privés, qui ne seraient même pas français, cette arme incomparable qu'il n'aurait jamais acquise si elle ne lui avait été donnée par le hasard. Nous vous demandons d'en faire non une entreprise commerciale, mais un service public, c'est-à-dire de l'utiliser dans une perspective d'intérêt général, non pour concurrencer la production privée, mais

pour la compléter — je pense au film culturel, au film scolaire et universitaire — ou pour lui ouvrir la voie — je pense au film d'essai ou au film de haute qualité qui n'est pas toujours commercialement rentable.

Telles sont, monsieur le ministre, les grandes lignes d'une politique générale du cinéma français que nous serons heureux de voir appliquer afin de sauver un art populaire qui a fait ses preuves, qui n'est pas seulement un divertissement, mais qui est moyen d'éducation, de formation morale et qui, né en France, appartient au patrimoine de notre civilisation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bertrand.

M. Marcel Bertrand. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'objet de mon propos est de faire ressortir l'insignifiante participation de l'Etat à la charge des villes en matière de culture.

Un mot d'abord au sujet des monuments historiques. S'il est indispensable, ainsi qu'on l'a démontré, de préserver le patrimoine historique de notre pays, l'Etat ne devrait cependant avoir que la politique de ses moyens et de ses deniers ; vous nous disiez, à la commission, monsieur le ministre, qu'ils n'étaient que d'apparence. Il semble qu'en dépit et étant donné cette situation, certaines décisions ne procèdent que de la volonté de justifier le prestige et l'existence d'importants services.

Je serai sans doute amené, monsieur le ministre, à vous entretenir en un autre temps de cas particuliers susceptibles de léser gravement les finances municipales.

Ce n'était là qu'une incidente. J'en arrive donc à mon propos qui, ainsi que je viens de le dire, est de démontrer l'indigence de la participation de l'Etat dans les charges importantes qui incombent aux villes, souvent d'ailleurs du fait de règlements imposés par l'Etat.

Pour ma démonstration, je prendrai un exemple que je connais bien, celui de la ville à l'administration de laquelle je suis associé, Lille, dont je suis le premier adjoint au maire. Cet exemple peut, j'en suis convaincu, être appliqué à toutes nos grandes cités.

Lille, ville de 200.000 âmes, siège d'une université, a, du point de vue culturel, trois sujets de satisfaction : Un conservatoire, dit national, qui enseigne tous les arts, le chant, la musique, la déclamation, la danse même. On trouve actuellement sur le plan national bon nombre de musiciens, chefs d'orchestre et artistes qui en sont sortis.

Une école des beaux-arts et d'architecture dont les succès sont remarquables. Ses lauriers et ses grands prix sont nombreux. Un architecte est sorti de Rome cette année. tandis qu'un autre y entrait l'année dernière.

Deux théâtres lyriques, dont la renommée n'est pas seulement régionale mais s'étend sur une vaste zone de la Belgique : l'un, de grand *standing*, l'Opéra, où l'on donne des opéras, des concerts, des comédies, et l'autre, le théâtre populaire dit « Le Sébastopol » qui est spécialisé dans l'opérette. Tous deux donnent des spectacles de qualité durant une longue saison de huit mois et demi.

Ces trois sujets de fierté pour la ville ne sont pas, hélas ! gratuits. Les dépenses sont considérables. Pour le conservatoire, 56 millions ; pour l'école des beaux arts, 46 millions, pour les théâtres, 200 millions. Savez-vous, monsieur le ministre, ce que vous nous apportez en compensation de ce rayonnement de la culture française que nous dispensons sur toute une région qui déborde sur la Belgique ? Pour le conservatoire, 2 millions et demi ; pour l'école des beaux arts, 2.900.000 et pour le théâtre, 2 millions, soit sept maigres millions d'anciens francs pour une charge annuelle dépassant 300 millions.

Vous conviendrez, monsieur le ministre, que ce n'est pas normal, ni sérieux. Tous les maires des grandes villes peuvent, j'en suis convaincu, venir ici vous tenir le même langage. Vous ne pourrez rien m'opposer en ce qui concerne nos écoles. Pour les théâtres, vous me direz sans doute qu'à travers les systèmes de décentralisation, décentralisation dramatique et décentralisation lyrique, vous apportez une aide substantielle et que les crédits de cette année ont été majorés. Je l'ai constaté moi-même, en effet, 300 millions au lieu de 239 millions pour la décentralisation dramatique et 283 millions au lieu de 252 millions pour la décentralisation lyrique.

Etes-vous bien sûr, monsieur le ministre, que ces dépenses sont bénéfiques pour nos villes ? Personnellement je ne le pense pas. Je suis même certain du contraire, car les méthodes employées sont, à mon avis, mauvaises.

Voyons pour la décentralisation dramatique. Le Nord vient d'avoir sa part. « Nous venons de créer le centre dramatique du Nord », me direz-vous. Oui, mais... car il y a un « oui mais » — je vais rappeler dans quelles conditions.

Mes chers collègues, je suppose que, dans votre esprit, créer un centre dramatique régional c'est utiliser les concours locaux, les talents régionaux. Une telle institution devrait consister à aider les troupes régionales existantes et à donner des débouchés aux élèves des écoles régionales et des conservatoires.

Pour le Nord, il en fût décidé tout autrement. Arbitrairement, on a expédié avec bourse et bagages un centre préfabriqué à Paris, avec directeur et artistes parisiens. Pas un seul de nos artistes régionaux n'a jusqu'à ce jour été intéressé à cette réalisation. Cependant, nous avons sur place des troupes valables, notamment le « Théâtre populaire des Flandres », dont l'activité s'étend sur toute la région grâce à l'aide matérielle du conseil général et de la ville de Lille où il a son siège.

Votre représentant, monsieur le ministre, a bien voulu reconnaître leur existence lors de la mise en place de votre centre, mais très péjorativement d'ailleurs, en les appelant « ces petits pionniers ». Pourtant, « ces petit pionniers » jouent avec talent et grand succès sur toutes les scènes régionales et donnent dans notre ville les classiques devant les élèves de nos écoles.

Aussi, monsieur le ministre, lorsque vous venez déclarer devant la commission que la meilleure aide à accorder aux centres dramatiques régionaux est de leur donner du prestige en leur permettant de jouer à Paris, comme cela s'est déjà fait, j'ai pensé à votre troupe parisienne exportée dans le Nord que vous ramenerez ainsi à Paris pour lui donner prestige et autorité, j'ai souri et me suis dit que la plaisanterie n'avait, heureusement, pas perdu ses droits dans notre pays.

Pour ce qui est de la décentralisation lyrique, la prétendue aide est une source nouvelle de dépenses pour les villes. On est surpris que des fonds d'Etat puissent être légèrement dépensés sans que quelque inspecteur des finances y vienne mettre bon ordre. J'y reviendrai.

Les grandes villes, donc la nôtre, ne pouvaient être absentes de la réunion des théâtres lyriques municipaux. C'est cet organisme, ce groupement tout puissant, semble-t-il, qui administre les fonds qui sont prévus pour des créations d'œuvres nouvelles et qui fait le choix des pièces à retenir et des jeunes talents à aider.

Il semble bien que la décentralisation ait eu pour but de créer des pièces nouvelles en découvrant de jeunes talents. C'est sans doute dans le but d'aider de jeunes compositeurs qu'on a retenu, contre d'autres œuvres : *Le Corsaire noir*, du « jeune » compositeur Maurice Yvain, *La Forêt bleue*, de Louis Aubert, « autre jeune », pour ne citer que celles-là.

Qu'apporte aux villes cette décentralisation ? Si les costumes et les décors sont apportés gratuitement, si les frais de plateau de la première représentation sont à la charge de la décentralisation, la ville visitée doit fournir orchestre, choristes, ballet et personnel de scène, sans être, vous le savez bien, assurée du succès. Or, les résultats obtenus dans notre ville sont des plus décevants. Sept pièces ont été jouées dans une salle de 1.400 places. *Casanova* a donné une moyenne de 271 spectateurs ; *Le Fou*, 223 ; *Idoménée*, 368 ; *Le Corsaire noir*, 674 ; *La Forêt bleue*, créée à Lille, 417 ; *Platée*, 235 ; la dernière en date, qui fut jouée fin octobre 1960 et qui a été créée à Bordeaux, *Le Roi l'a dit*, a donné deux représentations pour 208 spectateurs, soit 104 par représentation.

Voyez, dans ces conditions, la charge de la ville, étant donné la médiocrité des recettes. L'impression recueillie est que le spectateur, actuellement, se méfie de ce que propose la décentralisation lyrique. Pourquoi s'entêter alors dans cette voie ? Il y aurait certes mieux à faire que d'engager d'aussi folles dépenses pour des mises en scène considérables et nullement en rapport avec les résultats obtenus.

Comme je le disais tout à l'heure, un inspecteur des finances aurait une excellente enquête à faire. Il n'est pas douteux qu'une ville procédant de la sorte se verrait rapidement rappelée à la mesure par l'autorité de tutelle. Il est des errements qu'il faudrait faire cesser.

Pourquoi, par exemple, certaine maison particulière, si je ne me trompe, a-t-elle seule mission de fabriquer costumes, décors et autres matériels ?

Pourquoi la décentralisation est-elle généreuse au point de payer même jusqu'aux déplacements des compositeurs ? Il semble qu'un compositeur tire, au contraire, de ces représentations honneurs et grands profits. On ne voit pas pourquoi la décentralisation prend en charge ces déplacements. Tout se passe comme si, au sein de la commission, le « Passe-moi la moutarde, je te donnerai le séné » était la règle. Je suis peut-être dur, mais j'ai examiné les choses à fond et j'ai pu constater qu'il en était ainsi. Qu'importe le succès pourvu qu'on ait l'indemnité !

Il serait plus judicieux d'aider les villes qui font un effort artistique effectif quant aux créations ou aux reprises d'œuvres de qualité du répertoire.

Dans notre ville, nous procédons à l'inverse de ce qui a été fait pour nos théâtres nationaux. Au lieu de porter les œuvres populaires vers l'Opéra, nous décentralisons de l'Opéra vers notre salle populaire. Nous y avons, l'autre semaine, donné le *Faust* de Gounod devant une salle comble de 1.800 spectateurs pour une recette de 1.300.000 francs. Je parle de francs anciens, bien entendu ! C'est en province et l'on est loin, je pense, monsieur le ministre, du million de recettes enfin atteint au Théâtre de France et dont vous vous réjouissiez l'autre jour devant notre commission.

Nous persévérerons, car nous avons touché là un public de condition modeste pour qui la salle de notre opéra lillois est un luxe jamais approché, comme pour la population laborieuse parisienne notre Opéra national. C'est ce public qui nous intéresse. C'est la masse des travailleurs de notre ville qui répond favorablement à notre initiative. Nous ne négligeons pas pour autant l'autre scène. On parle de la reprise de *Pelléas et Mélisande*, à l'Opéra de Paris. Avec la participation des Jeunesses musicales de France, l'Opéra de Lille le reprendra demain soir et l'œuvre de Debussy sera commentée avant la représentation et pendant les entractes.

D'autres villes mènent, je le sais, une semblable action. Que donne l'Etat pour ces efforts culturels importants ? Je le répète : deux millions à Lille sur les 200 millions d'anciens francs de dépenses pour les théâtres municipaux.

Je précise que l'effort de la ville de Lille est considérable car la saison — je ne pense pas que cela existe ailleurs — y est de huit mois et demi.

Le but de la décentralisation, je le répète, n'est pas atteint puisqu'elle n'attire pas le spectateur et qu'elle aggrave les charges des villes.

A un autre moment, monsieur le ministre, je pourrai vous dire ce que nous souhaiterions pour que cette aide fût efficace afin que continuent à vivre nos théâtres de province, car il est des charges parfois impossibles à supporter plus longtemps et elles peuvent amener certaines municipalités à prendre des décisions regrettables pour la culture française, ce que personne ici ne souhaite.

Je vous ai dit, mes chers collègues, que mon propos était de démontrer l'indigence de l'Etat dans le domaine de la culture. L'effort effectué par les villes, je l'ai démontré à travers un exemple que je connais bien, est très important : 2 p. 100 seulement sont pris en charge par l'Etat sur les dépenses des collectivités locales ; pour Lille, notamment, sept millions seulement d'aide pour 302 millions d'anciens francs dépensés en 1959. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous vous penchiez sur ce problème et que vous trouviez une solution donnant satisfaction aux municipalités. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Messaud.

M. Léon Messaud. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais attirer votre attention sur les particularités présentées par le chapitre 42-23 du projet de budget des affaires culturelles. L'examen de ce texte permet en effet de constater que, si le crédit global de 11.618.910 nouveaux francs attribué est exactement identique à celui qui avait été voté pour l'exercice 1960, par contre des modifications importantes ont été apportées à la répartition des crédits prévus dans divers articles. Je ne voudrais cependant citer que quelques-unes de ces modifications.

Tout d'abord, l'augmentation du crédit attribué aux activités musicales — c'est l'article 2 du chapitre 42-23 — qui est de 85 p. 100. Ce crédit passe en effet de 18.990.000 anciens francs en 1960 à 35 millions. Ensuite, la majoration pour la décentralisation dramatique qui est de 26 p. 100, les crédits prévus passant de 239 millions à 300 millions. Je veux enfin signaler l'augmentation, hélas ! apparente, accordée aux termes de l'article 11 à la décentralisation lyrique. Ce crédit s'élevant à 283 millions contre 239 en 1960 se trouve accuser une majoration de 12 p. 100.

C'est à l'examen de cet article 11 plus particulièrement que je voudrais, monsieur le ministre, mes chers collègues, tenter de vous rendre attentifs. En effet, le total de 283 millions d'anciens francs affectés à la décentralisation lyrique se subdivise en un crédit de 183 millions d'anciens francs devant être réparti entre les grandes scènes lyriques de province et un autre de 100 millions destiné à favoriser des créations d'œuvre lyrique et la circulation de ces dernières sous le contrôle du théâtre créateur.

Ainsi les 14 théâtres lyriques de province entre lesquels devait être réparti en 1960 un crédit de 282 millions obtiennent seulement pour l'année 1961 une somme de 283 millions qui ne comprend même pas la totalité de l'augmentation de 33 millions que vous avez bien voulu, monsieur le ministre, accorder au cours de l'exercice budgétaire de 1960. La réunion des théâtres lyriques municipaux de France avait espéré cependant que votre projet de budget de 1961 comporterait une majoration substantielle des crédits et elle avait cru avoir reçu l'assurance qu'une situation plus favorable lui serait réservée. L'examen du projet de budget fait donc apparaître que les municipalités des quatorze grandes villes de France devront continuer d'assumer, sans une aide substantielle pourtant indispensable, la charge écrasante que constitue l'entretien d'une scène lyrique pour les budgets communaux.

Cependant, comme je l'ai indiqué l'année dernière au cours d'une précédente intervention à cette tribune, le théâtre lyrique est loin d'être démodé comme certains se sont plu peut-être trop rapidement à le prétendre. C'est, en effet, le théâtre lyrique qui attire le plus grand nombre de spectateurs et il suffit de comparer, tant à Paris qu'en province, le nombre des entrées pour en être convaincu. Cet engouement du public est certainement dû au fait que dans nos villes de province, c'est le théâtre lyrique qui crée le plus grand nombre d'ouvrages d'auteurs et de compositeurs contemporains. C'est lui qui assure ainsi à la culture française la plus grande diffusion.

Mais cette forme d'expression théâtrale est, en raison même de son désir constant de perfectionnement, aussi la plus onéreuse. Elle exige la participation de masses artistiques, techniques et administratives des plus importantes — vous le savez, monsieur le ministre. Il n'est pas exagéré d'affirmer que ces masses peuvent être évaluées à un total de 300 à 400 personnes occupées dans chacun de nos théâtres de province.

La majoration de crédit que vous avez bien voulu consentir, monsieur le ministre, au cours de l'exercice budgétaire 1960, a été utilisée par les diverses municipalités à des améliorations et à de remarquables créations. Aussi le déficit s'aggrave-t-il dans les budgets des villes qui entretiennent une scène lyrique.

Je ne veux citer que deux exemples. La ville de Marseille a réalisé notamment, au cours de la saison dernière, une série de représentations sensationnelles de *Manon* et la présentation de cette œuvre de Massenet a nécessité une dépense de 30 millions d'anciens francs. Vous pouvez être persuadés que la majoration des crédits dont a bénéficié l'Opéra de Marseille a été largement dépassée.

Le distingué adjoint aux beaux-arts de la ville de Toulouse, le docteur Bouvier, qui préside la Réunion des théâtres lyriques municipaux de France, m'a indiqué, lui aussi, que les 7 millions de crédits supplémentaires attribués au théâtre du Capitole ont été affectés à la rénovation de diverses mises en scène, des décors et des costumes, ainsi qu'au renforcement de l'effectif du corps de ballet.

Je voudrais enfin, monsieur le ministre, vous signaler l'importance des efforts réalisés par les municipalités de province pour intéresser la jeunesse au théâtre lyrique par la création de véritables centres culturels.

A Toulouse notamment, je puis vous affirmer que plus de 500 élèves ou étudiants ont assisté à chacune des représentations de *Lohengrin* et même, ce qui est plus curieux, à celles de *Guillaume Tell*.

Le théâtre lyrique est enfin l'un des éléments essentiels de la vie artistique des grandes villes de province.

Les municipalités, je l'ai déjà dit, font d'énormes sacrifices pour assurer le maintien de leurs scènes d'opéra. Mais cet effort ne pourra être bien longtemps maintenu si une augmentation importante des subventions n'est pas enfin consentie.

C'est donc une augmentation en faveur de l'art lyrique, égale à celle allouée à l'art dramatique, que les quatorze grandes villes de province, tout amendement tendant à cette obtention étant irrecevable, vous demandent, monsieur le ministre, de prendre l'engagement d'accorder en 1961. Je pense que vous voudrez bien le faire. (*Applaudissements.*)

M. le président. la parole est à M. de Maupeou.

M. Jacques de Maupeou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a deux ans aujourd'hui, à peu près jour pour jour, j'allai voir le garde des sceaux d'alors, que la rumeur publique, qui s'avéra bon prophète, désignait comme le futur Premier ministre, et je lui remis une note démontrant la nécessité de créer enfin un grand ministère des arts et des lettres, indépendant du ministère de l'éducation nationale.

C'est dire avec quelle satisfaction, monsieur le ministre, j'ai accueilli l'an dernier l'institution du ministère des affaires culturelles, dont par la suite le Gouvernement vous a confié la charge.

Mon propos n'est pas aujourd'hui cependant d'examiner l'ensemble des attributions qui vous ont été ainsi confiées. Il se limitera à quelques réflexions concernant l'une d'entre elles, non des moindres il est vrai, la conservation de nos sites et de nos monuments.

En ce domaine il est grand temps d'instaurer une politique nouvelle digne de la France, car nous sommes, mes chers collègues, l'un des pays d'Europe qui négligent le plus la sauvegarde de leurs sites et l'entretien des monuments ou des vestiges qui restent les témoins d'un passé pourtant prestigieux. Nous devrons sans doute en arriver à remanier profondément notre législation en ce qui concerne ces objets, non sans nous inspirer au besoin des législations étrangères qui s'avèrent souvent plus efficaces que la nôtre, que ce soit en Italie, en Allemagne, en Angleterre, en Espagne, ou même dans les pays de l'Est qui nous donnent un magnifique exemple en n'hésitant pas à prendre les mesures nécessaires pour conserver en entier les quartiers les plus anciens de leurs villes.

Ici, que voyons-nous ? A Lille, le quartier Saint-Sauveur est en cours de destruction. A Lyon, tout le quartier Renaissance de la rue Mercière, entre le Rhône et la Saône, doit être remplacé par des buildings et un gratte-ciel de 25 étages. A Grasse, le centre de la vieille ville va être saccagé. A Troyes, on envisage aussi la construction d'un gratte-ciel au cœur de la ville médiévale où les maisons de bois sont laissées à l'abandon et où la destruction de la célèbre ruelle des Chats est commencée ; à Avignon, le quartier de la Fusterie doit être bouleversé ; à Paris, l'hôtel de la duchesse de Berry, faubourg Saint-Honoré, vient d'être démoli, ainsi qu'une des deux maisons médiévales de la rue du Grenier-sur-l'Eau.

La tour de Jean-sans-Peur, rue Etienne-Marcel, est dans un état de total abandon et l'annexe d'une école a été construite devant ce rare vestige de notre architecture civile médiévale.

L'hôtel de Guénégaud, rue des Archives, est menacé. L'hôtel de Guillaume Barbes, rue des Francs-Bourgeois, doit être remplacé par un immeuble de rapport. L'hospice des Quinze-Vingts est en cours de saccage et, déjà, un bâtiment neuf se dresse au milieu de la belle ordonnance conçue par Robert de Cotte.

Je pourrais, hélas ! multiplier de tels exemples et citer aussi une longue liste de monuments isolés qui, à travers la campagne française, disparaissent les uns après les autres soit faute d'entretien, soit sous la pioche des démolisseurs, comme la tour du château de la Bâtie-Neuve, près de Gap, effondrée en 1951, ainsi que la tour du château de Rochechouart, en 1954 — on venait de réparer sa toiture mais on n'avait pas consolidé ses murs ! — et l'année dernière la tour du château de la Rochefoucauld ; le château d. Charentonneau, détruit ; le château de Rezé, près de Nantes, démoli au mois de mars dernier, et tant d'autres !

La France perd ainsi peu à peu son visage et si elle continue dans cette voie elle ne présentera bientôt plus d'attrait pour le tourisme, qui constitue pourtant l'une des sources importantes de revenus du pays.

Alors je me tourne vers vous, monsieur le ministre, et je vous demande : qu'allez-vous faire ?

Je ne formule aucun reproche à votre égard. Je sais que jusqu'ici vous ne pouviez rien faire car vous n'aviez pas de moyens. Bien mieux, mes chers collègues, il faut savoir que l'administration des monuments historiques, l'an dernier, n'a pu disposer pour l'engagement de travaux nouveaux en 1960 que de 4.800 millions d'anciens francs, soit 650 millions de moins qu'en 1959, et cela contrairement à l'assertion de M. le ministre des finances, auquel j'ai posé une question le 25 juillet dernier, en lui fournissait la preuve de ce que j'avançais, et qui n'a pu y répondre.

Mais cette année il n'en va pas de même ; au contraire. En effet, les crédits qui figurent dans le budget de 1961 que vous nous proposez aujourd'hui pour les monuments historiques et qui figurent aux chapitres 35-31 et 56-30 font apparaître une augmentation de cinq millions de nouveaux francs sur ceux de l'année dernière : deux millions de nouveaux francs pour la vétusté et trois millions de nouveaux francs pour les dommages de guerre.

Je vous en félicite, monsieur le ministre, avec une seule réserve cependant : c'est que le chiffre prévu pour les dommages de guerre, soit 17 millions de nouveaux francs par an me semble très insuffisant si l'on pense que la totalité de ces dommages pour les monuments historiques se monte, sauf erreur de ma part, à 200 millions de nouveaux francs. A ce rythme, c'est douze années qu'il vous faudra pour réaliser votre programme et, pendant ces douze années, que d'aggravation dans les ruines !

Ce n'est là qu'une observation au passage et non le but essentiel de ma courte intervention qui est d'abord de vous conjurer, comme je vous l'ai dit, de définir la politique que vous comptez entreprendre dans le domaine de la défense des monuments historiques et des sites et aussi de vous donner très rapidement, si je puis me le permettre, quelques indications sur ce que devrait être ou pourrait être, à mon sens, une telle politique.

Sans doute, me direz-vous, faut-il parer au plus pressé. Bien entendu. Le plus pressé, c'est de continuer ce qui est déjà en train. Encore faut-il que cette continuation soit faite suivant des principes raisonnables. Or, j'estime qu'une certaine mode qui consiste, en la matière, à dépenser de l'argent pour restituer certains édifices dans ce qu'on appelle trop volontiers leur « pureté primitive » est tout à fait déraisonnable. C'est une mode dangereuse, d'autant plus qu'elle est facilement contagieuse, comme toutes les modes. Elles entraîne, par exemple, beaucoup de jeunes membres du clergé, plus ou moins responsables de tant de vieilles églises françaises, à commettre les pires actes de vandalisme. Sous prétexte, en effet, d'unité de style, on détruit les empreintes qu'ont imprimées les générations successives à un monument et même si, dans certains cas, on avait raison de le faire, les dépenses qu'entraînent ces campagnes d' « épuration » seraient mieux appliquées à la consolidation des édifices qui menacent ruine.

Il est vrai que l'exemple vient de haut. Il vient de votre administration elle-même. J'en cite à titre d'exemple un cas précis. A la cathédrale d'Aix-en-Provence, le service des monuments historiques veut supprimer le maître-autel parce qu'il date du XVIIIe siècle, supprimer la chaire, modifier une chapelle du XVe siècle. Il a peut-être raison dans l'absolu, encore que je n'en sois pas sûr ! Mais ne ferait-il pas mieux de consacrer les crédits qui seront ainsi dépensés à parer à l'effondrement des plafonds de l'ancien palais épiscopal et à empêcher la gendarmerie de détruire ceux de l'hôtel de Valbelle ?

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de surveiller d'abord l'utilisation des crédits qui doivent servir « au plus pressé ». Mais le plus pressé n'est pas une politique et ce que je vous demande c'est d'arrêter et de définir une politique. Pour vous y aider, je voudrais avant de descendre de cette tribune vous soumettre quelques suggestions.

A mon sens, votre ministère doit d'abord faire sentir son autorité et même si les lois existantes ne sont pas parfaites exiger, coûte que coûte, qu'elles soient au moins respectées. N'hésitez pas à exiger l'application des sanctions prévues, notamment la remise en état des lieux en leur état primitif aux frais des délinquants dans tous les cas où une démolition ou une transformation aura été apportée à un édifice classé ou inscrit à l'inventaire sans que l'administration en ait été prévenue.

Il faut aussi, me semble-t-il, resserrer toujours davantage et organiser efficacement les rapports que vous entretenez avec le ministère de la construction et de l'urbanisme. Aucun projet d'aménagement, aucun permis de construire, aucune décision de démolition — au moins pour les immeubles de plus de cent ans d'âge — ne devraient être délivrés ou arrêtés sans votre consentement. Combien de cas, en effet, pourrait-on citer où des sites ont été définitivement défigurés, où les zones de protection existant autour de certains monuments n'ont pas été respectées ! On s'en aperçoit le plus souvent trop tard quand le mal est fait. C'est avant que doit pouvoir intervenir votre action pour parer efficacement aux menaces trop fréquentes par le veto que vous pourriez opposer à leur réalisation.

D'autre part, il faut vous pencher sur le problème posé par le statut des architectes des monuments historiques, dont la réforme est demandée, vous le savez, depuis longtemps par beaucoup de bons esprits. Ces architectes devraient recevoir un traitement fixe et non plus être rémunérés par un pourcentage sur le chiffre des travaux, mode de rémunération qui les pousse — c'est humain et naturel — à en augmenter le volume et les prix, ce qui a pour effet de décourager souvent les propriétaires les mieux intentionnés.

Ils devraient également être astreints à résider dans la région dont ils sont responsables et visiter régulièrement tous les monuments classés ou inscrits à l'inventaire pour en constater l'état. Souvent une petite réparation faite à temps évite beaucoup de mal et rend inutiles des réparations beaucoup plus importantes.

Je vous suggère également de donner plus d'importance au rôle des commissions départementales des sites en étendant leurs attributions aux monuments historiques. Il faut ranimer ces organismes que certains préfets négligent de réunir et en faire les véritables moteurs d'une politique régionale de protection des sites, de lutte contre la prolifération des panneaux publicitaires. Leur accord devrait être nécessaire également pour l'adoption de toutes les opérations d'urbanisme projetées dans le département. Enfin elles pourraient être chargées de fournir les bases d'un inventaire précis de tous les monuments situés dans les limites départementales.

Car — et ce sera ma dernière suggestion — il faut, à mon sens, établir un inventaire général de tous les monuments français, aussi humbles soient-ils. Il est indispensable, d'abord, que vous les connaissiez, ensuite que vous puissiez exercer sur eux votre surveillance. Pour le faire, pourquoi ne multipliez-vous pas les inscriptions à l'inventaire supplémentaire ?

Cette inscription n'entraîne pour l'Etat aucune obligation. Par contre, elle oblige les propriétaires des immeubles inscrits à prévenir l'administration quatre mois à l'avance de toutes réparations ou modifications qu'ils projettent d'y apporter. Vous avez là un moyen de contrôle précieux qui permettra souvent de mettre un frein au vandalisme ou à l'incompétence des mieux intentionnés.

Puissent ces suggestions vous être utiles, monsieur le ministre ! Elles ne me sont pas personnelles, vous le savez bien. Elles ont déjà été cent fois formulées. Si je les répète du haut de cette tribune parlementaire, c'est pour leur donner plus d'importance encore aujourd'hui ; mais l'administration n'a jamais voulu en tenir compte. A vrai dire, elle était privée des moyens de le faire lorsque le budget des arts et lettres ou des Beaux-Arts était partie intégrante de celui de l'éducation nationale qui s'attribuait toujours la part du lion.

Mais désormais, monsieur le ministre, vous avez votre budget dont vous êtes seul maître. Il est encore bien loin de pouvoir faire face aux nécessités les plus pressantes et bien au-dessous des budgets consacrés dans les pays voisins au même objet. Il existe cependant et, en quelque sorte, pour la première fois. C'est donc le moment pour vous d'instaurer une politique nouvelle et de sortir de l'ornière des vieilles erreurs.

Pouvons-nous vous faire confiance ? Je veux le croire, mais j'en serais mieux persuadé si vous vouliez bien exposer devant le Sénat les éléments essentiels de cette politique qu'il vous faut définir si vous entendez enfin sauver le visage de la France. (*Applaudissements.*)

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, dans le rapport que M. Cornu présentait tout à l'heure avec l'autorité qui appartient au restaurateur du château de Versailles, notre collègue constatait que c'est sans doute dans le secteur sinistré que l'insuffisance des moyens d'action du service des monuments historiques est la plus marquée. Je m'autorise de cette constatation pour, après les défenseurs du cinéma et du théâtre, venir plaider la cause des monuments sinistrés, de ceux qui n'ont pas été seulement les victimes des injures du temps ou de la négligence des hommes, mais qui sont aussi les victimes de la guerre. Grandioses ou modestes, ils font partie d'une richesse que les pays matériellement les plus riches du monde nous envient.

Les magnats américains de la banque et de l'industrie n'hésitent pas, quand ils peuvent en saisir l'occasion, à démonter pierre par pierre des églises ou des châteaux de France. Avec les pierres numérotées, ils reconstituent ces édifices sur les bords de l'Hudson ou du lac Michigan. Mais là-bas, nos châteaux et nos églises auront perdu toute la vie qu'ils ne conservent que dans le site et l'atmosphère où ils sont intégrés et dans lesquels ils perpétuent un passé, dont, par eux, nous sentons que nous ne sommes pas déracinés.

Cette transplantation mortelle est heureusement exceptionnelle ; elle est plus difficile que l'enlèvement d'un La Tour sous les yeux de l'administration. Les monuments historiques constituent une richesse qui n'est pas monnayable, ni transportable. « Intransportable » le qualificatif est de vous-même, monsieur le ministre, dans une page où vous avez écrit que « nul mécène n'apportera au Metropolitan Museum le portail royal de Chartres ».

Dans votre *Musée imaginaire* vous avez rassemblé, de tous les musées du monde, les chefs-d'œuvre les plus représentatifs des métamorphoses de la pensée et de l'expression artistique. Mais vous vous êtes limité aux arts plastiques, en introduisant tout au plus quelques fragments d'une frise décorative ; on peut en saisir toute la beauté dans un musée, même dans un musée imaginaire quand on a M. André Malraux pour guide et pour interprète. Les monuments étaient au plan que vous vous étiez tracé ; ils sont en dehors de nos conceptions, parce que c'est seulement dans le plein air que les monuments, les œuvres de l'architecture prennent le sens que votre talent a su dégager avec tant d'éclat des ouvrages de peinture et de sculpture de votre musée imaginaire.

Ce sont ces monuments dont nos routes, comme notre histoire, sont jalonnés, qui donnent au touriste qui parcourt les provinces de France toutes les sensations d'un voyage d'art. L'intérêt historique, l'intérêt touristique propres à la France tiennent moins à ses paysages — on en trouve l'équivalent dans d'autres pays — qu'à nos châteaux, à nos modestes chapelles, comme à nos cathédrales. C'est parce qu'ils sont une valeur nationale à raison de laquelle ils ont été classés. Vous en avez la charge et la responsabilité et, à cause de cela, lorsqu'ils ont été sinistrés, c'est à vous et non pas à M. le ministre de la construction qu'est revenue la charge de les réparer.

Or, aujourd'hui, quand on parcourt les routes de France, quand on visite les villes sinistrées, même celles qui, comme dans mon département, ont été sinistrées à 85 p. 100, on constate que, dans l'ensemble, la reconstruction est achevée ou en voie d'achèvement. Les immeubles particuliers, les bâtiments administratifs, et industriels sont reconstruits. Le visiteur n'en est que plus frappé lorsqu'il voit dans les cités reconstruites, au milieu de quartiers modernes, se dresser la carcasse d'une église ou d'une chapelle démantelée, mutilée, aux voûtes défoncées, cachant sa misère derrière des échafaudages ou des palissades.

Vous avez été, monsieur le ministre, questionné par notre rapporteur général du budget sur l'état d'avancement des travaux entrepris par le service des monuments historiques pour la réparation des dommages de guerre. M le rapporteur général du budget a bien voulu me communiquer les renseignements que je l'avais prié de rechercher, en raison de mes préoccupations qui sont très vives à cet égard.

Ce document est frappant dans sa sincérité désarmante. On y lit que « à la suite d'une enquête effectuée en 1954, il avait été permis d'évaluer le montant des dommages causés par la guerre à nos monuments à 60 milliards de francs valeur 1955, soit environ 85 milliards d'anciens francs en 1959 et 850 millions de nouveaux francs, mais que cette estimation n'était pas d'une précision rigoureuse », c'est vrai.

« A l'heure présente, 90 milliards environ de francs « mêlés » ont été engagés pour la réparation de ces dommages. On peut considérer que cette somme représente 65 milliards d'anciens francs en 1959, soit 650 millions de nouveaux francs. »

Voici un passage qui m'a particulièrement frappé dans sa réalité :

« Si au lieu de prendre pour base la masse globale des dommages on considérait le nombre des monuments sinistrés, le pourcentage des édifices dont la restauration est achevée serait très faible. En effet, le service des monuments historiques a consacré en priorité les crédits budgétaires à la consolidation et à la restauration des parties essentielles de tous les monuments sinistrés, laissant à plus tard des travaux moins urgents, tels que les vitraux, les dallages, les sacristies. »

C'était, hélas ! une nécessité pour lui, quand on considère la pauvreté des crédits qui lui étaient affectés.

Voici un chiffre qui explique tout.

« Si on relève les chiffres figurant dans les différents budgets, la dotation propre du service des monuments historiques a varié entre 760 millions en 1946 et 1.860 millions en 1949. »

Le maximum a été de 7.420 millions en 1947. En 1951, nous n'étions qu'à 1.995 millions. Ainsi de 1947 à 1951, diminution notable des crédits affectés aux monuments historiques. Ce n'est pas tout. Si dans cette période, le service des monuments historiques a pu faire quelques travaux apparents, c'est qu'il avait le concours du ministère de la reconstruction qui a disparu, de sorte qu'à l'heure présente nous sommes parvenus, je ne dis pas au néant, mais à une somme si modique en présence de l'immensité de la tâche à accomplir que nous devrions attendre encore quinze ans pour que les monuments historiques sinistrés soient réparés.

Monsieur le ministre, il n'est pas tolérable pour vous que, sous votre administration, les monuments historiques de France soient laissés dans un tel état. Votre collègue de la reconstruction a achevé son œuvre. Mon département comme celui de mon ami M. Dulin comporte de nombreux monuments historiques qu'il faut réparer, mais il est aussi parmi ceux dans lequel le nombre des monuments historiques sinistrés est le plus grand.

Dans la poche de Saint-Nazaire, les opérations militaires se sont poursuivies pendant huit mois après le reste du pays. Sur tout le pourtour de la poche, toutes les églises ont été complètement détruites. Elles sont toutes réparées avec le concours des communes et de coopératives des églises de sinistrés. Leurs clochers se dressent de nouveau dans notre ciel. Une seule église fait exception parce que le maître de l'œuvre n'était pas le maire mais l'Etat, qu'il s'agit d'un monument classé, c'est d'une abbatiale du XIIe siècle.

Toutes les églises ont leur sacristie sauf la cathédrale de Nantes. L'ancienne sacristie a été totalement détruite par un bombardement : c'est à peine s'il en subsiste les fondations. L'archiprêtre de la cathédrale a été enseveli dans les ruines. Il faut cependant une sacristie dans une église. Le mobilier et les

accessoires du culte, tout le mouvement qu'on rencontre dans les sacristies les jours de mariage, doivent se réfugier dans des chapelles de l'abside que vous avez commencé à réparer. La réparation de la cathédrale de Nantes est en panne à l'heure présente. Voici une des conséquences de ce relâchement dans lequel se trouvent, non seulement la cathédrale de Nantes mais aussi d'autres cathédrales, c'est que nous allons voir disparaître une corporation qui fût notre honneur, celle des tailleurs de pierre qui, jusqu'à l'âge du béton, ont pu continuer la tradition des constructeurs de cathédrales. Je sais des entrepreneurs, et vos services d'architecture en connaissent, qui font des sacrifices pour maintenir l'équipe de tailleurs de pierre qu'ils avaient formée patiemment pendant les nombreuses années nécessaires pour la formation dans ce métier.

Par contre, vous payez des échafaudages et ces dépenses figurent dans les paiements de votre ministère.

Voici un exemple dans mon département, qui m'a particulièrement frappé. Il s'agit du château de Chateaubriant, ville que notre collègue M. de Pontbriand, ici présent, représente au conseil général. Il y là un ensemble peut-être unique en France qui juxtapose un château médiéval et un château Renaissance, peut-être celui dans lequel l'influence italienne sur la formation de la Renaissance française est la plus sensible. Or, depuis deux ans la façade en hausse des échafaudages qui attendent les ouvriers.

Une tour voisine qui a été atteinte par une bombe n'est pas réparée. Dans cette tour se trouvent les appartements de la dame pour laquelle ce château fut construit. Ils sont demeurés inchangés depuis le jour où elle a rendu le dernier soupir. dans ces murs. Nous y conservons l'épitaphe où sont gravés dans le schiste les vers que Clément Marot a dédiés à sa mémoire. Dans cette chambre, François Ier est venu pleurer sur celle à qui il était fidèle jusque dans ses infidélités. Il y eut dans cette chambre Françoise de Foix qui échangea des lettres avec François Ier. Cette correspondance en vers qui encore aujourd'hui éclaire leur personnalité d'une si séduisante lumière.

J'ai entendu tout à l'heure défendre le cinéma. Un producteur de films a été tenté de venir dans ce château pour y tourner un film. Il en a été empêché par l'état de la façade. Il aurait eu là le décor extérieur, la façade et la colonnade du château Renaissance, le décor intérieur où je viens de vous faire pénétrer et même les scripts : ces vers de Françoise de Foix et de François Ier par lesquels ils se répondaient. J'ai été tenté, monsieur le ministre, de suggérer à ce producteur de films de vous demander une subvention pour réparer les décors réels au lieu de faire des décors fugitifs. Cela aurait valu beaucoup mieux qu'un décor de carton pâte et votre subvention aurait pu servir à rétablir dans sa beauté ce château dans lequel se réunissent l'art, l'histoire et la légende, la poésie et même l'amour. (*Applaudissements.*)

Monsieur le ministre, je n'ai pas eu recours à ce biais. Vous savez vous tenir à l'écoute des *Voix du Silence*. Modeste interprète, je vous ai transmis les doléances des vieilles pierres. Je pense que, pour votre honneur, pour l'honneur d'André Malraux, vous ne laisserez pas se consommer la dégradation d'un pareil patrimoine. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Garet.

M. Pierre Garet. Mes chers collègues, je m'excuse de tenir maintenant devant vous quelques propos qui seront sûrement moins élevés que ceux que vous venez d'entendre : mais je suis rapporteur du budget de la justice et chaque fois qu'on discute de ce budget on parle de l'état des palais de justice. Or, les palais de justice ne dépendent pas de M. le garde des sceaux, mais de vous, M. le ministre des affaires culturelles. J'entends bien qu'en maintes circonstances les palais de justice sont à la charge des collectivités locales.

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* Hélas !

M. Pierre Garet. Et nous le regrettons. Par contre, monsieur le ministre, les palais de justice qui abritent les cours d'appel sont entretenus avec des crédits mis à votre disposition. Or, il est bien certain que ces édifices sont parfois dans un état lamentable.

Vous avez cette année — je dois le renseignement à M. Raybaud, qui vous l'avait demandé et à qui il a été fourni — des crédits paraît-il en augmentation. Vous auriez notamment et en dehors de ce qui est prévu pour le palais de justice de la Réunion, une somme de 500.000 nouveaux francs destinée, est-il indiqué, à des aménagements et installations à réaliser dans les cours d'appel. La question, monsieur le ministre, est de savoir quelle est l'importance de la dépense qu'il faudrait effectuer pour une remise en état complète et normale de tous les palais de justice. Par conséquent, je voudrais que vous me précisiez si cette somme de 500.000 nouveaux francs correspond exactement à ce qu'il faudrait dépenser pour arriver à avoir des palais de justice dans un état convenable. Il est bien certain que nous ne sommes pas jaloux de la façon dont se présentent la plupart du temps les administrations, avec des bureaux qui ont été fort heureusement et fort opportunément le plus souvent rafraîchis. Mais il faudrait en faire autant pour les palais de justice.

Je voudrais ici, mes chers collègues, citer un exemple que, bien entendu, je prends dans ce que je connais bien : c'est celui du palais de justice d'Amiens. Avant la réforme judiciaire, il était dans un état tel qu'on avait interdit aux passants de longer un des trottoirs bordant ce palais de justice, car ils risquaient de recevoir sur la tête des morceaux de toiture. Personne ne s'en souciait et, pendant des mois, le trottoir est demeuré interdit aux passants. Et puis la réforme judiciaire est intervenue. Elle a exigé un certain nombre de travaux à l'intérieur du palais de justice. Ces travaux ont été commencés. Il y a maintenant près de deux ans que la réforme judiciaire a été mise en application. Les travaux ne sont toujours pas terminés.

Est-ce que cela dépend de M. le ministre de la justice dans la mesure où il doit utiliser les crédits mis à sa disposition après la réforme judiciaire ? Est-ce que cela dépend de vous qui êtes responsable de l'entretien des cours d'appel ? Est-ce que cela dépend aussi du département dans la mesure où le palais de justice abrite à la fois la cour d'appel et le tribunal ? Je n'en sais rien. Toujours est-il que rien n'est terminé et que tout est encore en désordre. Cette situation est absolument lamentable. Elle ne se produirait pas dans n'importe quelle autre administration.

C'est un exemple que je vous donne. Mais, en définitive, monsieur le ministre, je pense en ce moment à tous les palais de justice de France. Je vous demande instamment de vous en préoccuper sérieusement. (*Applaudissements.*)

M. Georges Lamousse, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lamousse, rapporteur pour avis.

M. Georges Lamousse, *rapporteur pour avis.* Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une brève question sur un problème qui n'eût pas été à sa place dans mon rapport sur le cinéma. Il vous plaira sans doute d'y répondre au cours de votre exposé. Je voudrais vous demander quelles sont vos intentions en ce qui concerne la caisse de retraite des écrivains. Ce problème, en effet, mérite la sollicitude du Gouvernement et du Parlement et il exige une solution rapide.

Sur l'écrivain, qui appartient indiscutablement aux cadres de la nation, pèse trop souvent une inquiétude de l'avenir dont l'expérience montre qu'elle est amplement justifiée. Rappelez-vous Rosny aîné dont la vieillesse ne fut arrachée à la misère que par un secours exceptionnel accordé, si j'ai bonne mémoire, par M. Jean Zay. Mais le secours, en cette matière, n'est qu'un palliatif. Aujourd'hui, en partant de la caisse nationale des lettres, nous disposons de l'organisme compétent pour mettre sur pied un système cohérent de retraite de l'écrivain. Nous devons tous y concourir. Ce sera un titre de gloire du Parlement, du Gouvernement et du ministre qui, plus que tout autre, doit s'attacher au sort de l'écrivain, à sa condition dans la cité et à sa vieillesse dans le respect. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. André Malraux, *ministre d'Etat chargé des affaires culturelles.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, tout en répondant avec le plus grand soin aux questions qui m'ont été posées, je m'efforcerai d'être bref en raison de l'heure. Je ne répondrai donc pas aux questions évoquées plusieurs fois, me bornant à répondre à celui des rapporteurs ou des orateurs qui les aura posées en premier. Je les remercie tous du travail qu'ils ont accompli.

Les questions soulevées sont souvent minutieuses et presque toujours fort bien étudiées, ce qui m'oblige à faire de même dans mes réponses.

Pour commencer, je déclare être en plein accord avec les assurances données par M. le ministre de la construction au sujet des monuments historiques endommagés par la guerre, sous les quelques réserves que je ferai en m'adressant, sur le même sujet, à M. le rapporteur pour avis Cornu.

En ce qui concerne le ballet national populaire, sa création avait été prévue pour 1960. Mais les compressions budgétaires opérées en cours d'exercice n'ont pas permis la réalisation de ce projet dont l'étude a cependant été poursuivie.

Il convient dès l'abord de signaler que le crédit de 1960 n'aurait pas permis de créer un ballet national permanent, toutes les études montrant la nécessité de sommes beaucoup plus importantes. S'il a été décidé de ne pas mettre l'accent, en 1961, sur cette réalisation, il n'en demeure pas moins important d'apporter aux principales troupes une aide sans laquelle elles devraient renoncer à leur activité particulière, en attendant de pouvoir fusionner certaines de leurs manifestations. L'année 1961 permettra ainsi de coordonner, non sans peine, les éléments qui composeraient dans l'avenir un ballet national.

Je reste sur les questions posées par M. le rapporteur initial.

En ce qui concerne la commission de contrôle de la gestion administrative de la réunion des théâtres lyriques nationaux, votre commission des finances, par la voix de son rapporteur, en a proposé au Sénat la création.

Le conseil supérieur de la R. T. L. N., qui comprend notamment des représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat, sera complété en même temps que seront réformés les statuts de la R. T. L. N. J'ai d'ailleurs saisi votre président d'une demande tendant à faire désigner par le Sénat sa représentation audit conseil supérieur. Or, je crois savoir que votre commission des finances avait formulé sa proposition alors qu'elle n'était pas encore informée de mes propres intentions.

Je propose donc la création d'une commisison d'études sur les problèmes de la R. T. L. N. qui fonctionnerait dans le cadre de votre commission des finances et de votre commission des affaires culturelles et dont les conclusions seraient portées à la connaissance du conseil supérieur ou de l'organisme qui lui sera substitué.

J'en viens maintenant aux questions capitales relatives à la fiscalité du théâtre et du cinéma. Sur ces points, je réponds donc à la fois à M. le rapporteur spécial, à M. le rapporteur pour avis Charles Fruh et, pour le cinéma,, à M. le rapporteur pour avis Lamousse.

Premier point, réforme fiscale du théâtre. Vous savez que les théâtres privés sont assujettis, d'une part, à la taxe locale sur les prestations de services et, d'autre part, à l'impôt municipal sur les spectacles.

Cette fiscalité est de toute évidence particulièrement lourde — nous l'avons à maintes reprises affirmé et répété — mais le problème posé par son aménagement est des plus complexes, car les taxes dont il s'agit constituent une part non négligeable — vous le savez aussi — des ressources des communes. C'est pourquoi, si décidé que soit le Gouvernement à procéder à des allégements de la fiscalité des théâtres, il ne peut envisager de le faire en privant les municipalités de moyens financiers sur lesquels elles sont en droit de compter.

L'aménagement de la taxe locale sur les prestations de services ne pourra être recherché dans le sens souhaité par tous ceux qui portent intérêt à l'avenir du théâtre que dans le cadre de la réforme fiscale en cours d'étude au ministère des finances, après le rejet du premier projet par le Parlement.

Par contre, pour ce qui est de l'impôt municipal sur les théâtres, le Gouvernement a engagé des conversations avec la collectivité la plus directement concernée, c'est-à-dire la ville de Paris, afin de savoir dans quelle mesure un aménagement de la loi permettrait de faire bénéficier le théâtre des allègements fiscaux envisagés. Un projet de loi sera soumis au Sénat avant la fin de l'année.

Enfin, vous savez que la loi prévoit que les trente premières représentations d'une création ou de la reprise d'une pièce n'ayant pas été jouée depuis cinquante ans bénéficient d'une détaxation de moitié, cette détaxation devenant totale en cas de subvention du ministère des affaires culturelles. Un projet portant réforme de la loi dans le sens d'une extension de ce régime sera également soumis au Sénat avant la fin de l'année.

J'ai donc tout lieu d'espérer que l'ensemble des dispositions projetées pourra entrer en application le 1er janvier prochain, si votre Assemblée veut bien s'y rallier.

Deuxième point, réforme fiscale du cinéma. Dès que j'ai été chargé de la tutelle de l'activité cinématographique, je me suis préoccupé de son équilibre financier. En premier lieu, je voudrais établir un régime de soutien financier qui pourrait succéder au système d'aide qui existait depuis 1948 et qui était venu à son terme. Ce régime nouveau devait permettre de placer progressivement l'activité cinématographique dans les conditions communes à toutes les activités françaises et conformes aux dispositions du traité de Rome.

Dans le même moment, j'indiquais à mon collègue des finances que la fiscalité exceptionnelle du cinéma ne pouvait plus subsister puisque le cinéma ne bénéficierait plus de conditions financières exceptionnelles.

Ainsi que vous le savez, dès le 1er janvier 1960, le droit de timbre sur les billets d'entrée dans les salles a été supprimé pour la majorité des places. Je me suis surtout entretenu avec le ministre des finances, et mes services avec les siens, pour étudier une détaxation plus étendue du cinéma. N'oubliez pas, mesdames, messieurs, que pour un chiffre d'affaires de 60 milliards d'anciens francs le cinéma supporte 15 milliards d'impôts exceptionnels.

Mon collègue le ministre des finances est comme moi persuadé qu'un allégement des impôts est devenu nécessaire pour l'industrie cinématographique. Des conférences se sont tenues entre ses représentants, ceux du ministère de l'intérieur et les miens, pour étudier les modalités de cette détaxation.

Comme je l'ai indiqué à l'Assemblée nationale, cette recherche des moyens doit aboutir dans les plus brefs délais. Dès aujourd'hui, je suis en mesure d'indiquer au Sénat que le premier effort d'allégement portera sur l'impôt sur les spectacles. Une modification des paliers de la matière imposable ou une réduction des taux ou une combinaison de ces deux éléments doit aboutir à une réduction sensible de cet impôt.

Cette réforme prendra effet dès les premiers jours de l'année 1961, si vous acceptez le texte qui vous sera soumis.

Enfin, la réforme générale de la taxe à la valeur ajoutée, qui vous sera également soumise au cours des premiers mois de 1961, doit amener un allégement fiscal supplémentaire.

Voilà ce que mon collègue des finances et moi croyons possible et nécessaire pour l'année 1961, tant en raison de la situation financière générale du pays que des conditions de l'activité cinématographique. Il est bien évident que ces conditions se trouveront modifiées au fur et à mesure de la diminution des subventions d'aide de l'Etat à cette industrie et que, par conséquent, il est possible que je sois amené à demander, dans l'avenir, un nouvel allégement du régime fiscal propre au cinéma.

Passons maintenant aux questions particulières posées par M. le rapporteur pour avis Charles Fruh. J'ai répondu à celles qui se rapportent à la fiscalité du théâtre et du cinéma. Restent l'augmentation des subventions aux monuments et aux musées et, enfin, la caisse des arts.

Pour les monuments historiques, je répondrai à M. Fruh, comme il veut bien le suggérer, en même temps qu'à M. le rapporteur André Cornu.

Pour les musées, la dotation prévue au chapitre 66-22, sous la rubrique « Subventions d'équipement aux musées » a été effectivement réduite pour 1961. Mais il convient de noter qu'à la date du 15 octobre 1960 les crédits de paiement de la dotation de 1960 étaient encore disponibles et que les crédits de report n'étaient pas entièrement épuisés. Le crédit inscrit au budget de 1961 permettra, selon toute vraisemblance, de faire face aux besoins. Mais il est infiniment probable, comme l'a souligné M. le rapporteur, qu'un crédit plus important devra être prévu à ce titre au budget de 1962.

Pour la caisse des arts, je sais gré à M. le rapporteur de sa fidélité à ce projet. Depuis plusieurs années et plus particulièrement depuis la création de la caisse nationale des lettres, les groupements d'artistes réclament avec insistance leur affiliation au régime de la sécurité sociale. Un avant-projet de loi a été établi par la direction générale des arts et des lettres en vue de créer cette caisse nationale des arts dont le rôle essentiel serait d'assurer, vis-à-vis des peintres, sculpteurs, graveurs et décorateurs, les obligations de l'employeur envers la sécurité sociale.

L'affiliation serait réservée aux artistes professionnels non salariés qui ne bénéficient pas déjà, à un autre titre, des assurances sociales et qui consacrent à leur profession d'artiste leur principale activité.

Les cotisations dues par les artistes seraient fixées forfaitairement par le ministère du travail et versées par la caisse des arts à la sécurité sociale.

Pour assurer le financement de cette caisse, l'avant-projet de loi prévoyait des ressources précises sur lesquelles je passe pour ne pas retenir trop longtemps votre attention. Je signalerai cependant que les mesures ont été arrêtées en plein accord avec les intéressés, galeries d'art, marchands de tableaux et commissaires-priseurs.

Cet avant-projet a été rejeté par l'administration des finances qui s'oppose au principe de toute extension du régime actuel de la sécurité sociale. Cette opposition s'est renouvelée lors des discussions des projets de budget de 1959 et 1960.

Par ailleurs, le ministère du travail a formulé un certain nombre d'objections : problème délicat de la qualification professionnelle, hostilité à toute fragmentation de la sécurité sociale, risque de faire obstacle à l'extension du régime actuel de la sécurité sociale à l'ensemble des professions libérales.

Par contre, le Conseil économique a exprimé un avis favorable. Le ministère du travail a donc été de nouveau saisi de ce projet que me semble, comme à M. le rapporteur, moins inspiré par la générosité que par la simple justice.

M. Fruh a rappelé tout à l'heure que l'augmentation des crédits de la décentralisation dramatique était double de celle des crédits de la décentralisation lyrique. Prévenant ma réponse, il a fait état du nombre beaucoup plus important des troupes dramatiques. Je veux seulement ajouter à cet argument que l'effort consenti en faveur de l'art lyrique par mon budget est de loin — ainsi que me l'ont écrit d'ailleurs les représentants des villes possédant des théâtres lyriques — le plus important qui ait été fait jusqu'ici. Je réponds par là à beaucoup d'entre vous. Il ne faut pas oublier que je ne peux pas faire que les finances acceptent ce que je demande ; je peux faire qu'elles acceptent ce qu'elles n'avaient jamais accepté. Or, elles l'ont fait. M. Bouvier avait bien voulu m'en remercier. Ce n'est pas moi qu'il faut remercier mais vous tous ; n'oublions pas que ce que nous devons faire, c'est obtenir quelque chose, puis recommencer. (*Applaudissements sur divers bancs au centre et à droite.*)

Il faut aussi remarquer que l'effort municipal pour l'art dramatique est souvent très faible et que cela seul justifierait le soin particulier que doit prendre l'Etat de l'art dramatique. Je ne pourrai qu'insister à mon tour auprès des municipalités pour que l'art dramatique reçoive d'elles ses lettres de créance et ses subventions.

J'en viens aux problèmes relatifs aux monuments historiques posés à la fois par M. le rapporteur André Cornu, que je remercie de son exposé complet et détaillé, qui n'ignore pas les obstacles que rencontre le service chargé de la sauvegarde de ces monuments, et aussi par plusieurs orateurs qui se sont succédé à cette tribune.

Je vais essayer de répondre brièvement, mais ce sera difficile. Le service auquel incombe la charge des monuments historiques fait face à une tâche à la fois très lourde, en raison de la richesse de notre patrimoine architectural, et très délicate du fait de la complexité des problèmes qu'il a chaque jour à résoudre. Il n'est pas très riche et il ne pourra remplir sa mission que s'il dispose des moyens d'action suffisants, tant en personnel qu'en crédits.

Je voudrais ajouter autre chose, mesdames, messieurs, qui ne figure pas dans les rapports mais que savent tous ceux qui ont parlé. Lorsqu'il s'agit de bâtir à tel ou tel endroit illustre de la France un casino plus ou moins laid, nous faisons contrôler des gens extrêmements puissants et très riches par des gens pas très puissants et assez pauvres. Je pense n'avoir pas besoin d'insister.

Aussi ai-je demandé, malgré les difficultés budgétaires présentes, un relèvement substantiel des dotations réservées aux monuments historiques. Le projet de budget qui vous est présenté prévoit, par rapport au budget de 1960, un relèvement de 2 millions de nouveaux francs pour les travaux d'entretien et de grosses réparations et de 3 millions de nouveaux francs pour les travaux de dommages de guerre. Ce sont les deux questions qui ont été posées presque par tous.

En ce qui concerne la première catégorie, il serait trop long et trop fastidieux d'énumérer, comme l'avait suggéré votre rapporteur, tous les travaux dont l'exécution est envisagée en 1961. En effet, les devis qui dépassent 200.000 nouveaux francs sont rares. Il s'agit le plus souvent de travaux d'entretien, au sens large du mot, tels que consolidation de maçonnerie, réfection de charpentes, etc. Si la dotation budgétaire paraît élevée, cela tient au nombre des édifices et des œuvres d'art sur lesquels le service des monuments historiques a la charge d'intervenir. On vous a rappelé tout à l'heure qu'il s'agissait de 13.000 monuments inscrits sur l'inventaire supplémentaire et de 60.000 objets classés.

D'autre part, le programme annuel qui est dressé par le service des monuments historiques subit en cours d'exécution de très sensibles modifications. Les dégâts causés par les inondations, la foudre, les incendies, exigent des interventions immédiates. Leur réparation vient prendre la place d'autres travaux qui avaient été prévus en début d'année.

La plupart des monuments et des objets classés appartiennent à des collectivités publiques ou à des particuliers. Les réparations sont, en règle générale, financées moitié par l'Etat, moitié par les propriétaires. Or, ces derniers accordent plus ou moins rapidement les contributions demandées.

Je puis toutefois, pour répondre au vœu de votre rapporteur, donner quelques indications sur la nature des travaux envisagés par les services des monuments historiques : ce sont essentiellement des travaux de conservation. L'état de nos monuments, nos possibilités budgétaires, nous imposent de réserver tous nos crédits aux travaux destinés à asurer la stabilité, le clos et le couvert de nos édifices. Le service des monuments historiques a renoncé depuis longtemps aux restaurations hasardeuses en faveur à la fin du siècle dernier. S'il entreprend un travail dépassant le cadre de l'entretien, il ne le fait qu'en s'appuyant sur des documents irréfutables. C'est le même souci d'efficacité de l'emploi des crédits budgétaires qui l'a conduit, hélas, à ajourner la plupart des travaux de présentation et de mise en valeur de nos monuments.

Toutefois, sachant l'insuffisance des moyens d'action de ce service, j'ai proposé, dans le cadre d'une loi-programme portant sur plusieurs années, que des crédits spéciaux soient accordés pour la remise en état de quelques monuments les plus connus, comme Versailles, Fontainebleau, Chambord ou les Invalides. Cette loi-programme permet trait de consacrer une partie des dotations budgétaires aux travaux de mise en valeur.

Ne vous y trompez pas, mesdames, messieurs, la vraie solution est là.

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* C'est sûr !

M. le ministre. Il n'y a pas d'autre voie. Nous n'aboutirons à rien. Il faut partir d'une loi-programme que le pays acceptera volontiers parce qu'elle porte sur des monuments illustres, et passer de ces monuments illustres à des monuments moins célèbres, mais encore essentiels à la gloire de la France et au cœur des Français.

M. André Cornu, *rapporteur pour avis.* C'est évident.

M. le ministre. C'est là que je vois la solution, dans cette lutte menée par les assemblées et par le ministre.

Enfin, dans le domaine des dommages de guerre, il reste, malgré les importants travaux qui ont été effectués jusqu'ici, encore beaucoup à faire, comme l'a indiqué votre rapporteur. Sur ce point également, le Gouvernement a voulu marquer son désir d'en finir au plus vite puisqu'il propose au budget de 1961 de majorer de 3 millions de nouveaux francs la dotation de 1960. D'autre part, j'envisage de comprendre dans le plan d'équipement toutes les réparations de quelque importance, qu'il s'agisse de dégradations causées par la vétusté ou de dommages de guerre. L'adoption de ce plan dont la mise au point — je n'ai pas besoin de le souligner — pose de délicats problèmes sur les plans techniques et financiers et donnera au service des monuments historiques des moyens accrus pour lui permettre de remplir dans de meilleures conditions la tâche qui lui incombe. C'est la même idée que tout à l'heure. Nous cherchons une voie annexe susceptible de jouer en grand ce que nous ne jouerons pas en petit.

Votre rapporteur a enfin suggéré que soient inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques tous les édifices anciens d'importance secondaire. Le service des monuments historiques s'efforce de conserver notre patrimoine architectural, même dans ses éléments les plus humbles. Le recensement de tous les édifices ou parties d'édifices anciens, entrepris il y a une quinzaine d'années, se poursuit avec méthode et ténacité. Il aboutit à l'établissement du casier archéologique de la France qui est achevé dans de nombreux départements. Il semble difficile d'inscrire sur l'inventaire supplémentaire tous les édifices figurant à ce casier archéologique. Une sélection s'impose. Elle pourrait consister à enlever à cette mesure de sauvegarde qu'est l'inventaire supplémentaire toute la valeur qu'il possède aujourd'hui. Jusqu'en 1939, cette mesure ne donnait à l'administration qu'un droit de surveillance, sans procurer aux propriétaires aucun avantage. Il n'en est plus de même. Les propriétaires d'édifices inscrits sur l'inventaire supplémentaire peuvent recevoir, depuis la loi de finances de 1951, des subventions de l'Etat dans une limite maximum de 40 p. 100 de la dépense. Ils bénéficient d'avantages fiscaux comme les propriétaires de monuments classés et c'est pourquoi, monsieur de Maupeou, nous avons ici une objection du ministère des finances.

Enfin, la loi relative à la protection des abords des monuments historiques s'applique aussi aux édifices inscrits ou classés et constitue une protection efficace de l'entourage de ces monuments. Chaque année, une centaine d'édifices environ sont inscrits sur l'inventaire supplémentaire après l'avis de la commission supérieure des monuments historiques. Cette commission redoute que les avantages énumérés ci-dessus soient remis en question si l'inscription était accordée d'une manière trop libérale.

A l'heure actuelle le nombre d'édifices inscrits s'élève déjà à 13.000. Je retiens toutefois la suggestion de M. le rapporteur et je ne manquerai pas d'examiner avec soin la question qu'il a soulevée dans son rapport.

En ce qui concerne les communes pauvres — on y a fait allusion tout à l'heure tout à fait avec raison — il est bien

vrai que le génie de la France romane est lié, aujourd'hui, à des communes en partie abandonnées. Lorsqu'il s'agit de communes pauvres, le ministère des affaires culturelles accepte d'augmenter ses charges dans toute la mesure où le crédit disponible le permet.

M. André Dulin. Comme il n'y en a pas, on n'a rien !

M. le ministre d'Etat. En ce qui concerne les fouilles archéologiques, une réorganisation complète est en cours. Le crédit, vous l'avez vu, a été substantiellement augmenté et en ce qui concerne Glanum, le programme établi par le conservateur, qui mérite l'hommage qui lui a été rendu ici, a été complètement approuvé par la commission supérieure des monuments historiques et le crédit prévu pour les études et recherches de 1961 sera mis à sa disposition.

J'en viens à l'intervention de M. le rapporteur pour avis Lamousse. Elle appelle de ma part un certain nombre d'observations, mais je répondrai, si vous le voulez bien, à cette Assemblée lors de l'examen du compte spécial de soutien du cinéma parce que mon budget propre ne reflète pas l'action de ce compte.

J'indique cependant qu'il m'est impossible de prédire une diminution du nombre des films pour l'an prochain. Bien entendu, nous avons constaté l'augmentation de cette année et quels que soient peut-être les aléas, nous avons lieu de nous réjouir. Si l'on fait des films quand on est producteur de cinéma, je doute que ce ne soit pas pour les vendre. Dans tous les pays, on assiste à des fermetures de salles, mais en France, en 1959, le nombre de salles a encore augmenté d'une cinquantaine environ. Ne parlons donc pas encore de deux mille fermetures.

Je reviendrai tout à l'heure à ce que sont toujours les pronostics en matière de cinéma. Le cinéma est un domaine passionnel et je m'en réjouis d'ailleurs ; ce n'est pas un domaine dans lequel les pronostics sont particulièrement fondés. En disant cela, je ne vise pas ici le rapporteur pour avis, mais le milieu même du cinéma. C'est un univers dans lequel, chaque jour, on vous dit que le cinéma va mourir ; seulement, comme le soleil, il reparait toujours le lendemain matin!

Il faut espérer que la détaxation prévue permettra d'améliorer la situation financière des petits exploitants. Vous les défendez comme d'ailleurs vous devez le faire. Nous savons ce que nous avons fait en la matière, ce qu'on pouvait faire, à notre avis, de meilleur dans des conditions difficiles et qui ne constitue pas du tout l'idéal, en particulier les petits exploitants ont supporté une certaine charge et que nous devons les aider. Sur ce point nous sommes d'accord.

Il me reste à répondre à M. Lamousse au sujet de l'Union générale cinématographique. Lorsque le centre du cinéma a été rattaché à mon département, sa suppression pouvait être considérée comme un fait acquis. La situation financière de cette société était telle que le ministère des finances pouvait légitimement poser la question de l'opportunité de sa liquidation.

Aujourd'hui, nous nous trouvons en présence d'un arbitrage du Premier ministre favorable au principe du maintien de la société. Cet arbitrage est intervenu au terme d'une longue étude, au cours de laquelle les deux services des ministères des finances et des affaires culturelles avaient pu confronter leurs vues. Cependant, cet arbitrage n'a pas eu pour conséquence de régler les problèmes de l'Union générale cinématographique au premier rang desquels figure l'assainissement financier de cette entreprise.

C'est dans ces conditions, ainsi que je l'ai indiqué devant la commission des affaires culturelles, que d'un commun accord, mon collègue des finances et moi-même nous avons décidé de confier cette année à un haut fonctionnaire des finances le soin de rédiger un rapport sur la situation de l'Union générale cinématographique, rapport qui doit être déposé à la fin de ce mois même.

Ce rapport fera l'objet d'un examen immédiat de la part des services intéressés. Après cet examen portant sur le volume des moyens financiers, la politique de la société pourra être définie. Alors, mais alors seulement, le Gouvernement sera en état de statuer définitivement sur l'avenir de l'Union générale cinématographique.

Il serait donc prématuré de répondre dès à présent à M. le sénateur Lamousse sur le point de savoir quelle sera la nature de l'Union cinématographique rénovée, établissement public ou entreprise commerciale.

Un premier fait est certain : si l'Union générale cinématographique doit survivre, je suis résolu à assigner comme premier objectif à sa direction, l'assainissement financier de cette entreprise. Quant aux perspectives d'avenir, peut-être devrons-nous envisager des formules plus souples que celles qui opposeraient totalement une entreprise commerciale à un établissement public. M. le rapporteur a souligné certaines tâches qu'il souhaitait voir confier à l'U. G. C. Il avait tout à fait raison d'indiquer qu'exécuter ces tâches est du devoir de l'Etat et que nul ne pourrait le faire mieux que l'U. G. C. rénovée.

Je ne voudrais pas insister trop longuement sur les déclarations faites à propos du département du Nord. Je ne demande pas mieux que de revoir moi-même les problèmes de la ville de Lille qui sont bien entendu mon domaine. Dans ce qui a été indiqué, il doit y avoir beaucoup de faits contrôlables, mais ces faits ont pu être présentés d'une façon un peu particulière ; le nez est parfois très ressemblant, mais le portrait l'est moins, dit-on souvent.

M. Marcel Bertrand. Je n'ai pas l'habitude de dire des choses incontrôlables. Il est désobligeant de s'entendre traiter de cette façon.

M. le ministre d'Etat. Je pense que chacun des éléments exposés à cette tribune est exact, mais que l'ensemble ne correspond pas à ce que sera le résultat de mon enquête. Je laisse bien entendu à l'honorable sénateur le bénéfice de son exposé jusqu'à l'achèvement de l'enquête. Il me semble difficile qu'une salle ait à la fois de l'hostilité pour le musicien dont vous avez cité le nom parce que, évidemment, vous ne l'estimez pas, et également pour un musicien dont vous n'avez pas cité le nom, mais que vous estimez, à la fois pour Mozart et pour le musicien dont vous avez parlé. Cela me paraît appartenir à deux domaines de la musique prodigieusement différents.

Sur le point particulier du centre dramatique du Nord installé à Tourcoing dont le représentant municipal de Lille a souligné le caractère parisien, l'entente entre les troupes, celle du Centre dramatique du Nord et celle de la comédie des Flandres, que M. Bertrand paraît avoir voulu évoquer, semble faite et les efforts se complètent sans se contrarier. Je continue à croire que la création de ce centre dans le Nord n'a pas été une catastrophe pour le théâtre. Au surplus, je veux bien que la décentralisation lyrique ait été mauvaise dans le Nord. Si elle l'a été, il faut modifier la formule, mais je ne crois pas que ce qui a été exposé doive être généralisé.

Le problème de l'ensemble des théâtres de province a fait l'objet de longues discussions en commission. Je voudrais l'aborder très rapidement. M. Messaud a démontré que l'effort fait en 1960 était seulement continué en 1961 et que 283 millions étaient destinés à quatorze théâtres. Il en est de même pour la décentralisation dramatique puisque l'augmentation ne fait que traduire une intention budgétaire, mais non un effort accru.

J'ai répondu à M. Suran que l'Etat se devait de donner à l'art dramatique ce que les municipalités ne peuvent pas lui consentir.

Je ne voudrais pas répondre longuement à M. Abel-Durand dont l'intervention a retenu toute mon attention, mais je vais, s'il le veut bien, le contredire sur un point. La cathédrale de Nantes a une importance pour nous tous, mais les faits qui nous ont été exposés n'ont pas, pour moi, valeur de symbole et un très grand nombre d'entre eux appellent une enquête et une intervention, le plus rapidement possible, avec les moyens dont nous disposons. Pour la cathédrale de Nantes ? oui ! la sacristie, détruite pendant la guerre, a fait l'objet d'une longue étude actuellement terminée et l'opération représente 100 millions de dépenses et son importance explique — en raison de l'obligation impérieuse d'exécuter en priorité les travaux intéressant la stabilité et la conservation des édifices — le retard apporté à sa mise en œuvre. Je peux cependant rassurer M. Abel-Durand en l'informant de ma décision de commencer, dès 1961, cette importante restauration.

M. Abel-Durand. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre d'Etat. Pour les palais de justice, je dirai exactement la même chose. La situation des palais de justice est mauvaise. Nous avons obtenu de l'argent pour celui de la Réunion, mais vous savez bien que c'est pour d'autres raisons. Nous obtenons péniblement tout ce que nous pouvons et nous allons là où la voie d'eau est la plus large. Bien entendu, cela ne suffit pas ! En effet, ces monuments sont, en définitive, moins défendus que ne le sont certains autres et, par conséquent, je suis absolument d'accord avec vous. Croyez bien que je compte sur votre intervention pour faciliter ma tâche ! (*Rires.*)

Si nous disions quelquefois des choses tout à fait précises, cela ne serait pas plus mal !

Pour la caisse de retraite des écrivains, je crois avoir répondu sur l'essentiel au sujet de la caisse des arts et je n'y reviens pas.

Je crois avoir répondu aux questions qui appelaient des réponses. Venons-en donc enfin, mesdames, messieurs, au fond du débat.

Il est inévitable qu'un débat budgétaire étudie le budget chapitre par chapitre, ou du moins domaine par domaine, en un mot qu'il soit la critique d'une administration. Mais la tâche qui est la mienne n'est pas seulement d'administrer ; elle a été

d'abord de préciser, d'entreprendre et de poursuivre une action personnelle et c'est sur cette action que vous êtes d'abord appelés à vous prononcer.

Vous la connaissez : rendre le plus grand nombre possible d'œuvres capitales, et d'abord celles de la France, accessibles au plus grand nombre possible de Français.

Dans le domaine du cinéma, cette action a été subordonnée parce que nous avions à faire face, de toute urgence, à l'entrée en jeu du Marché commun. Nous avons lu dans la presse, entendu dans les Assemblées les pronostics les plus menaçants : les studios allaient fermer. Or, on produisait 126 longs métrages en France en 1958 et on en a produit 160 cette année ! Cette année également, le cinéma français a obtenu la première récompense américaine, la première récompense italienne, le prix de l'interprétation à Cannes. Quant aux courts métrages, ils ont obtenu la première récompense à Berlin et la première récompense à Cannes. Le cinéma français était touché à mort ? Cent soixante films, quatre grands prix internationaux ! L'aide à la qualité semble porter ses fruits. J'ajoute que la production française est en train de changer de nature. Les films sur l'enfance délinquante ont presque disparu. (*Protestations sur certains bancs à gauche.*)

Faites le compte ! Nous l'avons fait ! Je donnerai à qui le voudra la liste des films consacrés à l'enfance délinquante il y a trois ans, il y a deux ans, et de ceux qui sont en cours de tournage.

Austerlitz et le *Dialogue des Carmélites* ont rencontré l'audience que vous savez et aucun des films auxquels a été accordée l'aide à la qualité n'a été frappé de censure.

La situation de l'exploitation des salles est malheureusement loin de se présenter aussi bien que celles de la production des films. Vous connaissez les obstacles. Vous savez aussi que l'aide la plus efficace que nous puissions apporter aux exploitants est d'ordre fiscal. Vous savez maintenant ce qu'elle sera.

Nous pourrons alors reprendre notre action proprement culturelle, qui tend à former le goût de la jeunesse en lui donnant méthodiquement la possibilité de connaître les grands films du passé par le développement des cinémathèques et leur lien avec les maisons de la culture.

Cette action, nous avons pu l'entreprendre immédiatement dans le domaine des arts plastiques.

Rendre présents les chefs-d'œuvre de l'humanité en un temps où leur confrontation joue un si grand rôle, où la civilisation a cessé de se limiter à celle de la Méditerranée ? Jamais l'Europe n'avait connu une exposition de quatre millénaires d'art indien comme celle qui vient de se tenir à Paris.

Quant aux chefs-d'œuvre français, l'exposition Poussin est dans toutes les mémoires. Celle que les archives ont consacrée à saint Louis a reçu 300.000 visiteurs, laissé à ses organisateurs un bénéfice de plus de 20 millions.

Dans le domaine artistique confié aux services de l'architecture, les sondages que j'ai fait faire à Fontainebleau viennent de révéler, sous les fresques repeintes au XIXe siècle, la présence des fresques originales. Deux d'entre elles sont déjà dégagées ; dans quelques années la France aura retrouvé un ensemble de peinture maniériste rival de celui de Mantoue, le premier du monde en son temps.

Enfin, le Louvre qui exposait, en 1959, 1.300 tableaux, en expose actuellement, avec les toiles de ses réserves, 2.500. Nous avons donc doublé le Louvre !

Et les dons reçus par les musées nationaux, depuis le 1er janvier 1959, dépassent trois milliards de francs ! De nombreuses entrées gratuites ou à tarif extrêmement réduit ont été accordées pour les musées et les expositions d'Etat. Dans ce domaine, il reste beaucoup à faire ; du moins le programme, pris dans son ensemble, a-t-il été exécuté.

J'en viens au domaine qui a toujours suscité le plus de passion, celui du théâtre.

Ecartons les théâtres privés — leur problème majeur est d'ordre fiscal et je vous l'ai exposé — et venons-en aux théâtres subventionnés, depuis ceux que pare une gloire historique, jusqu'à ces troupes dont la misère — je dis la misère — fait partie de l'honneur de notre pays qui, lorsqu'il la connaîtra, restera dans sa mémoire comme celle de Villon et celle de Verlaine.

J'avais dit qu'il convenait de rendre au patrimoine culturel de la France un éclat qu'il était en train de perdre, et l'on m'avait répondu que l'intérêt du public était ailleurs, que nul ne pouvait ressusciter la tragédie morte ! Nos théâtres nationaux n'ont pas seulement rendu à nos plus grands poètes la place qui était la leur ; la Comédie-Française n'a pas seulement fait accourir pour écouter Victor Hugo la foule qui encombre le Palais-Royal, lorsque je le quitte le soir, comme il ne fut jamais encombré ; mais encore, les plus grands artistes des théâtres privés ont repris Racine et Corneille, les jeunes troupes ont repris, pour leurs jeunes spectateurs, de Strasbourg à Ménilmontant, ce qui fut, pendant combien d'années ! le répertoire d'un seul théâtre, servi par des comédiens exemplaires.

Depuis un an, hors des théâtres nationaux — même le théâtre de France, même le T. N. P. — non seulement Corneille, Racine, Molière, Victor Hugo, mais encore Lesage, Beaumarchais, Marivaux, Musset, mais encore Shakespeare, Calderon, Cervantes ont été joués en province ! En un an, 79 œuvres classiques ont été créées hors des théâtres nationaux. Par qui ? Par nos centres dramatiques qui ne sont pas encore assez nombreux et que Paris applaudit lorsqu'il découvre Gignoux, Dasté ou Planchon ; par les troupes permanentes, par les jeunes compagnies, par ces troupes itinérantes dont Paris ne connaît même pas l'existence. Voyez, sur les photos publiées par le centre de Saint-Etienne, nos paysans qui écoutent Molière dans le cirque de Dasté, avec le visage et le rire séculaire de ceux qui écoutaient les tournées de l'Illustre Théâtre ; voyez les photos de nos ouvriers qui écoutent Shakespeare, joué par Planchon ! « Du travail et du pain », c'est le vieux cri de la douleur humaine ; et, chaque soir, les chefs-d'œuvre de notre théâtre sont joués par des hommes qui, pour le travail qu'ils ont élu, ont renoncé, sinon au pain, du moins aux conditions de vie des manœuvres.

Ecoutez bien, et qu'au-delà de cette assemblée la France entende : jusqu'aux subventions accordées cette année, les comédiens de la Compagnie de Bourgogne mangeaient de la viande une fois par semaine, comme les paysans de Louis XV ! Et, en Algérie, Raymond Hermantier jouait Molière dans les bourgs où les fellagha reparaissaient la nuit...

De nos villages aux boulevards, de Villeurbanne à la place de l'Odéon, jamais autant d'acteurs, y compris les plus célèbres, n'ont joué en une seule saison un si grand nombre d'œuvres illustres et jamais ils n'ont été écoutés par des visages plus humbles et plus fervents. (*Applaudissements.*)

C'est insuffisant ? Certes. A chaque jour suffit sa peine. Mais les recettes de tous les théâtres nationaux, donc le nombre de leurs spectateurs, sont en hausse ; mais des spectacles aussi attaqués que Ruy Blas et Jules César ont dépassé le million ; mais la moyenne des recettes de Carmen dépasse de 50 p. 100 celle de l'Opéra en 1957. Les « feux », c'est-à-dire les indemnités de représentation des comédiens français ont été doublés et, dans quinze jours, au premier festival populaire de Paris les trois théâtres dramatiques nationaux joueront dans une salle de 6.000 places à 350 francs.

Voilà ce que les services des affaires culturelles ont tenté, ce qu'ils ont fait, ce qu'ils continueront de faire au-delà d'une expédition traditionnelle des affaires courantes, évidemment critiquable. C'est à cette tâche, parfois exaltante et parfois difficile, que je vous demande, mesdames, messieurs, de vous associer.

Lors de la dernière réunion de votre commission, nous avons constaté que, si quelques sénateurs-maires représentant leurs collègues organisaient chaque année le passage à travers la France d'une seule exposition capitale organisée par l'Etat et par l'un d'entre vous, il y aurait chaque année une exposition d'importance mondiale dans chaque grande ville de France.

C'est vrai aussi, avec plus d'obstacles, de ces maisons de la culture à quoi tend toute l'action que j'ai entreprise. Je souhaite, mesdames, messieurs, que nous puissions achever ensemble tout ce que j'ai entrepris, bien ou mal, mais en tout cas pour le mieux et pour les plus pauvres. (*Applaudissements à droite, au centre et sur certains bancs à gauche.*)

M. Marcel Bertrand. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bertrand pour répondre à M. le ministre.

M. Marcel Bertrand. Il est assez surprenant qu'on emploie à la tribune de cette assemblée des termes aussi désobligeants que ceux qui ont été formulés à mon égard. Pour tranquilliser M. le ministre, je lui confirmerai par écrit ce que je lui ai dit de façon qu'il n'y ait aucun doute sur les assertions que j'ai apportées à cette tribune.

M. le ministre d'Etat. Il n'était pas de mon esprit de désobliger M. le sénateur ; si je l'ai fait, je retire ce que j'ai dit. Par contre, en ce qui concerne l'objet même de la discussion, je suis parfaitement d'accord pour que nous réglions ce qui a été posé, non seulement dans une correspondance privée, mais encore devant votre commission des affaires culturelles.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale sur les affaires culturelles est terminée.

Nous passons à l'examen des dispositions des états G et H relatives aux affaires culturelles.

Je donne lecture de la partie de l'état G concernant ces services.

ETAT G

(Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.)

« Titre III : + 9.080.323 nouveaux francs. »

La parole est à M. Vallin.

M. Camille Vallin. Mesdames, messieurs, je voudrais en deux mots expliquer le vote hostile du groupe communiste sur ce budget.

Monsieur le ministre, nous sommes contre votre budget parce qu'il ne traduit pas un effort réel en faveur du développement de la culture. Les maisons de la culture dont déjà l'an dernier vous nous aviez fait miroiter les heureux effets que vous en attendiez sont restées dans le domaine des projets et vous avez une singulière façon de travailler à la diffusion de la culture théâtrale dans le peuple en diminuant, par exemple, de 22 millions la subvention accordée au Théâtre national populaire.

Quant au théâtre lyrique, la fusion Opéra-Opéra-comique a eu pour première conséquence de retirer à ce dernier, où l'on pouvait les voir pour 250 francs la place, des œuvres pour lesquelles il faut payer de 450 à 2.000 francs à l'Opéra, ce qui n'est guère de nature à en ouvrir l'accès à un public populaire.

D'autre part, ce n'est pas en réduisant la subvention aux théâtres municipaux, qui sont en général des théâtres lyriques, que vous aiderez à la décentralisation théâtrale.

Le seul chapitre sur lequel on n'ait pas lésiné est celui qui concerne l'augmentation du nombre des hauts fonctionnaires de votre ministère. Vous pensez bien que ce ne sont pas des dispositions de ce genre qui peuvent modifier notre opinion quant à vos réalisations dont le bilan est particulièrement faible, pour ne pas dire négatif, dans plusieurs domaines.

En vérité, votre budget est l'illustration d'une politique qui sacrifie la culture à d'autres impératifs, une politique qui atrophie les moyens d'expression du peuple, sa culture et son école, et qui hypertrophie les moyens de répression de l'Etat, sa police et son armée, et c'est cette politique que nous condamnerons en votant contre votre budget. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. « Titre IV : + 1.005.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

ETAT H

(Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.)

« Titre V :

« Autorisations de programme : 99.080.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement : 23.040.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

« Titre VI :

« Autorisations de programme : 8.520.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

« Crédits de paiement : 1.400.000 nouveaux francs. » — *(Adopté.)*

Nous passons à l'examen de l'article de la loi de finances concernant les affaires culturelles.

[Article 50.]

M. le président. « Art. 50. — Les dispositions des articles 14 et 48 de la loi n° 51-592 du 24 mai 1951 relatifs au « fonds d'aide temporaire à l'équipement des théâtres privés de Paris », prorogées par l'article 33 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 jusqu'au 31 décembre 1960, continueront à être appliquées pendant une nouvelle période d'un an. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 50.

(L'article 50 est adopté.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions concernant les affaires culturelles.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à quinze heures avec les crédits du ministère des travaux publics. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures quarante-cinq minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE.

M. le président. La séance est reprise.

— 4 —

CONGE

M. le président. M. Etienne Restat demande un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1961

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous poursuivons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1961 : Moyens des services et dispositions spéciales.

Nous abordons le ministère des travaux publics et des transports.

Travaux publics et transports.

SECTION I. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

M. le président. Dans la discussion générale sur la section I : Travaux publics et transports, la parole est à Mlle Rappuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances a pris acte de ce que les crédits du ministère des travaux publics sont pour 1961 sensiblement de même importance que ceux de 1960.

En fait, nous trouvons, au titre des dépenses ordinaires — 2.621.000 nouveaux francs — une diminution apparente de crédits de l'ordre de 79 millions de nouveaux francs ; il s'agit de mesures correspondant aux modifications importantes apportées au régime des subventions consenties à la Société nationale des chemins de fer français. Quant aux dépenses en capital, nous constatons avec satisfaction que les autorisations de programme, prévues pour 349.500.000 nouveaux francs, sont en légère augmentation. Les crédits de paiement correspondants, soit une inscription totale de 368 millions de nouveaux francs, accusent, eux, une augmentation beaucoup plus sensible, puisqu'elle est de 47.500.000 nouveaux francs, soit 18,6 p. 100.

Notre commission des finances, à l'occasion de l'examen du budget des travaux publics, a adopté une position sensiblement analogue à celle de l'Assemblée nationale. Nous avons en effet décidé, à l'unanimité, d'opérer sur le titre III une réduction de 24.400 nouveaux francs. Cette mesure vise à placer le ministre des travaux publics sur le même pied que les autres ministres et je rappelle, pour mémoire, que le même abattement de crédit a été opéré pour tous les départements ministériels. Il n'y a donc pas là mesure particulièrement vexatoire à l'encontre de notre ministre des travaux publics et je tiens à le rassurer sur ce point au nom de la commission. *(M. le ministre des transports fait un geste de remerciement.)*

D'autre part, la commission des finances refuse d'autoriser le paiement — sinon le recrutement — d'un certain nombre d'employés contractuels, dont l'effectif n'est pas absolument fixé sur les ressources du fonds spécial d'investissements routiers. M. le rapporteur général, s'il est amené à parler de ce point particulier, vous confirmera que les crédits du fonds spécial, dont nous avons salué avec satisfaction le rétablissement, ne

nous paraissent pas tellement considérables qu'on puisse en distraire une partie pour les affecter à une dépense qui ne concerne pas strictement l'aménagement de nos routes et de nos ouvrages d'art.

Les problèmes qui intéressent le ministère des travaux publics sont suffisamment familiers à tous nos collègues pour que je ne sois pas obligé de m'appesantir longuement sur chacun des articles et des dotations de ce budget. Le temps qui nous est imparti est très limité ; M. le rapporteur général me le rappelait encore il y a quelques instants. Au surplus, ceux de nos collègues qui ont été chargés d'établir des rapports sur le budget du ministère des travaux publics ont fait un effort particulièrement important et je vous renvoie en particulier à la lecture des rapports que nos collègues Bouquerel et Yvon ont rédigés à cette occasion.

Je vais donc, aussi rapidement que possible, essayer maintenant de développer le rapport que j'ai moi-même rédigé au nom de la commission des finances. Je diviserai mon exposé en deux parties. La première, la plus facile, est celle qui consiste à rappeler les observations et les suggestions que nous avions déjà formulées en 1960 à l'occasion de l'examen de ce même budget. Dans la mesure où notre position n'a pas sensiblement varié, il est inutile que j'insiste trop lourdement sur cet aspect de mon rapport.

Je voudrais, en premier lieu, revenir sur les réformes des structures et des services qui sont en cours d'exécution au ministère des travaux publics. Il s'agit, vous le savez, mes chers collègues, d'un plan de cinq ans à réaliser en cinq étapes successives. Avec l'année 1961, M. le ministre des travaux publics et ses services en abordent la deuxième étape.

Je rappelle que l'an dernier nous avons donné notre approbation à l'unanimité aux principes de cette réforme. Je vous demande, monsieur le ministre, de ne pas considérer les quelques hésitations ou réticences que nous manifestons à l'occasion de l'examen des opérations de cette deuxième étape comme une marque de versatilité. Nous sommes convaincus que la réforme entreprise est souhaitable et qu'elle doit être poursuivie. On ne pourra en juger de façon définitive que lorsqu'elle sera parvenue à son terme. Néanmoins, nous voudrions vous dire que notre commission est un peu troublée par certaines modifications qui nous paraissent plus apparentes que réelles. En effet, nous voyons disparaître bien souvent tel ou tel poste dans la colonne des suppressions pour le voir ressusciter dans la colonne voisine. Il s'agit seulement dans ce cas d'un fonctionnaire changeant de titre et dont les échelles indiciaires ont été également modifiées.

Mais ce n'est pas notre observation la plus importante. Celle-ci porte sur la création d'un nombre très important de postes de contractuels dont nous ne savons pas toujours dans quelles mesures elle constitue des opérations provisoires ou définitives.

Je répète qu'il est encore trop tôt pour porter un jugement véritable et, en terminant sur ce point, je me bornerai à exprimer le souhait que votre réforme, arrivée à sa cinquième année, se traduise effectivement par des économies de personnel et de crédits tout en permettant un meilleur fonctionnement de vos services, une plus grande productivité et une plus grande rentabilité.

Je voudrais aussi vous marquer notre souci de voir la situation des plus modestes des fonctionnaires du ministère des travaux publics recevoir les améliorations légitimes que les catégories de ces agents espèrent et vous ont demandées à différentes reprises.

Nous croyons en effet savoir que les conducteurs de travaux et les agents de travaux avaient vu leur situation faire l'objet d'un examen très attentif et bienveillant du comité technique paritaire de votre ministère ; ces agents étaient en droit d'attendre de votre réforme une amélioration d'indices et d'avancement Il ne semble pas qu'à l'heure actuelle ce résultat ait été atteint. Aussi insistons-nous auprès de vous pour que vous fassiez l'effort maximum afin que les conditions d'intégration dans le cadre des conducteurs principaux de travaux et les échelles indiciaires que vous accorderez en définitive aux agents de travaux se rapprochent davantage de ce que souhaite le personnel et de ce que le comité technique paritaire avait considéré comme raisonnable, pour faire bénéficier des agents particulièrement méritants de la promotion sociale qu'ils attendent.

Si j'en ai fini avec ces quelques considérations sur une réforme qui appellerait, à n'en pas douter, des commentaires beaucoup plus importants si nous en avions le temps, je voudrais maintenant vous rappeler que les crédits qui vous sont alloués en dépenses de fonctionnement pour les différents services de votre ministère marquent à nos yeux une regrettable stagnation par rapport à ce qu'ils étaient en 1960.

En effet, d'une manière générale, qu'il s'agisse de l'entretien et de la réparation des voies navigables, qu'il s'agisse des travaux d'entretien et de réparation des ports, aussi bien pour ce qui concerne les ports maritimes que les ports de pêche, qu'il s'agisse de l'entretien des installations de signalisation ou de l'entretien des routes et des ponts, ce sont de trop faibles majorations de crédits qui sont inscrites au titre de vos différents services

En effet, les majorations constatées en 1961 par rapport à 1960 sont à peine égales ou supérieures à 4 p. 100 et ce chiffre à lui seul suffirait à faire la démonstration qu'avec des dotations semblables, non seulement vous ne pourrez pas faire un effort plus grand que celui que vous avez déployé en 1960, mais encore il est à craindre que les augmentations des prix et des services constatées d'une année sur l'autre ne soient supérieures à ce chiffre de majoration de 4 p. 100, ce qui se traduira en définitive par un entretien encore moins satisfaisant en 1961 qu'en 1960.

Or, nous sommes tous convaincus qu'en matière de travaux publics comme en matière d'immeubles, le maître d'ouvrage, le responsable qui ne fait pas en temps utile les travaux d'entretien et de réparation qui s'imposent se voit exposé ensuite à des déboires importants et se trouve plus tard dans l'obligation de déployer un effort beaucoup plus considérable que si les travaux d'entretien avaient été réalisés en temps utile.

Il en va ainsi, en ce qui concerne l'entretien des routes et des ponts, dont les crédits s'élevaient à 236 millions en 1960 et passent à 256 millions en 1961. Nous sommes loin de l'objectif moyen qui a été fixé par vos propres services, monsieur le ministre, et qui vous faisait souhaiter, l'an dernier, qu'un crédit de 300 millions par an vous soit accordé pour ce seul service, faute de voir le revêtement de nos chaussées dégradé et beaucoup plus soumis aux effets des intempéries que si vous pouviez procéder à un entretien normal. Je pense que, sur ce point, vous avez, avant moi, à l'occasion de la préparation de votre budget, souligné auprès de vos collègues du conseil des ministres, notamment du ministre des finances, qu'il convenait de s'engager dans une voie beaucoup plus libérale en matière de travaux d'entretien.

Je passerai maintenant aux dépenses en capital qui vous sont allouées au titre de l'exercice 1961.

Dans ce domaine — je le dis tout de suite — nous avons constaté avec satisfaction que, si tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, nous pouvons néanmoins nous féliciter de progrès remarquables accomplis par rapport aux années précédentes. Nous sommes satisfaits de voir les crédits d'équipement pour le réseau de voies navigables passer à 130 millions de nouveaux francs d'autorisations de programme et à 99 millions de crédits de paiement.

Avec ces crédits, vous pourrez exécuter convenablement les projets qui avaient été inscrits pour la tranche de 1961 dans la loi de programme votée l'an dernier par le Parlement ; mais, si je constate avec satisfaction, comme tous nos collègues, qu'il est mis fin aux discussions irritantes qui s'engageaient chaque année, à propos par exemple de l'achèvement du canal du Nord, il y a des rubriques, dans le domaine des voies navigables, qui nous paraissent encore très insuffisamment dotées ; je veux parler en particulier des crédits que vous inscrivez au titre de la liaison Rhône-Rhin.

Il y a là un projet à l'échelle des besoins de notre économie, un projet qui permettrait sans doute à notre pays de s'engager dans les meilleures conditions possibles dans la compétition créée par le développement de la politique de marché commun. Mais avec seulement 4.100 millions pour la première tranche, il nous semble que nous devrons attendre encore de longues années avant que cette affaire gigantesque soit devenue une réalité.

Nous savons qu'à côté des dotations budgétaires les études techniques proprement dites sont poussées au maximum sous votre autorité, monsieur le ministre, et sous celle de M. le ministre Boulloche ; mais nous pensons aussi que l'on risque de perdre inutilement un temps précieux si l'on attend de s'engager résolument dans la voie de l'exécution tant que le tracé définitif de cette liaison n'aura pas été totalement arrêté.

Nous savons qu'on hésite encore pour savoir si, dans sa partie Nord, ce canal passera par la Lorraine ou par l'Alsace. Nous comprenons très bien que vous ayez besoin de réunir le maximum d'études et d'éléments, avant d'opter, mais vous permettrez, monsieur le ministre, à un parlementaire des Bouches-du-Rhône qui, en l'occurrence, est le porte-parole de tous les parlementaires de la vallée du Rhône, de vous dire qu'en ce qui concerne la moitié Sud du canal il n'y a pas de difficulté et que vous pouvez entreprendre les travaux tout de suite, résolument. Ainsi, vous permettrez l'avancement plus rapide de cet ouvrage d'ensemble et, dans un domaine particulier, vous aiderez le port de Marseille à améliorer ses conditions d'existence, qui sont menacées pour des raisons que nous connaissons bien et sur lesquelles il est inutile que j'insiste aujourd'hui.

Si j'en ai fini avec les crédits consacrés à l'équipement des voies navigables, je voudrais également souligner que les crédits

d'équipement pour les ports maritimes de commerce, d'une part, et pour les ports de pêche, d'autre part, accusent eux aussi une augmentation très sensible par rapport aux dotations de 1960. Là aussi, je suis sûr qu'au cours de la discussion générale ceux de nos collègues qui s'intéressent tout particulièrement à tel ou tel port maritime ou à tel ou tel port de pêche viendront vous dire qu'il sont satisfaits de l'effort qui a été accompli, qui leur permet de vous faire plus facilement confiance pour poursuivre dans les années suivantes ce qui restera à faire.

Venons-en maintenant à la question des liaisons routières. Les rapporteurs qui ont eu à traiter des crédits de votre ministère, qu'il s'agisse de ceux de l'Assemblée nationale ou de ceux de notre assemblée, ont fait à ce problème des routes une très large place dans leur rapport. Cela ne surprend personne, car c'est parfaitement normal.

Il est inutile que je donne les raisons — elles ont déjà été développées — d'un effort accru en faveur de notre patrimoine routier. On a souligné que le nombre des véhicules, qu'il s'agisse des voitures légères, des engins à deux roues ou des poids lourds, est en augmentation constante d'une année sur l'autre. Le triplement du nombre des véhicules en circulation en 1955 prévu pour 1975 sera atteint avant cette date.

Tout le monde souligne avec inquiétude l'accroissement important du nombre des accidents, notamment des accidents mortels qui surviennent sur nos routes. Un effort plus important pour améliorer ces routes permettrait de réduire le nombre de ces accidents et, par conséquent, de sauver de très nombreuses vies humaines.

On n'insiste peut-être pas assez sur le défaut de liaisons routières. Le défaut de voies suffisamment larges pour permettre une circulation plus rapide constitue un élément de congestion de nos grandes villes et un facteur d'asphyxie de notre économie car le ralentissement des liaisons routières est une cause non négligeable de l'augmentation de nos prix de revient à un moment où, pour permettre en particulier le succès de la France dans le Marché commun, il convient de s'employer, dans tous les domaines, à réduire le plus possible les prix de revient de notre agriculture, comme les prix de revient de notre industrie et de notre commerce.

Monsieur le ministre, si les crédits dont vous disposez pour faire cette politique routière sont cette année en augmentation — et nous nous plaisons à le souligner — ils nous apparaissent néanmoins encore insuffisants. Au titre des dépenses en capital pour améliorer le réseau routier, vous avez, d'une part, quelque 30.500.000 nouveaux francs, au titre de la reconstruction et des grosses réparations des ouvrages détruits par faits de guerre — nous arrivons à la fin de la reconstruction dans ce domaine — et surtout au titre des inondations.

Vous avez aussi cette année, pour notre réseau national, une dotation très importante au titre du fonds routier. Je sais bien que les crédits du fonds routier devront faire l'objet d'un examen particulier lorsque nous discuterons les comptes spéciaux du Trésor. Comme ces crédits sont gérés par votre ministère, il me semble qu'il convient que nous nous préoccupions de voir quelles sont les réalisations que vous allez pouvoir entreprendre avec les dotations du réseau routier.

Pour les routes nationales, vous vous proposez d'engager de très nombreuses opérations, dont la liste est maintenant connue de tous, avec 750 millions de nouveaux francs d'autorisation de programme, contre 250 millions en 1960.

Toutefois, comme ce n'est pas avec ces crédits, si importants soient-ils, que vous pouvez régler le problème des liaisons routières, vos services ont procédé — nous les en félicitons — à une étude d'ensemble qui a abouti à ce que vous avez appelé le programme de 15 ans.

Celui-ci porte sur la construction de 3.600 kilomètres d'autoroutes de dégagement et de jonction et consiste, d'autre part, dans l'aménagement de 15.000 kilomètres de routes nationales que vous avez classées en deux catégories : les routes nationales de première urgence et les routes nationales de deuxième urgence. Ce programme de 15 ans nécessitera, réserve faite de la stabilité des prix, des crédits totaux importants puisqu'ils s'élèvent à plus de 9 milliards de nouveaux francs dont 4.600 millions seront réservés aux autoroutes et 4.500 millions à l'aménagement des routes nationales. Pour ces dernières, c'est donc un crédit annuel d'un montant à peu près égal à 300 millions de nouveaux francs que vous aurez à votre disposition. Nous ne pouvons bien sûr que vous donner notre accord sur cet effort particulièrement important et sans précédent que vous envisagez d'entreprendre.

Mais je voudrais, monsieur le ministre, que vous compreniez qu'il ne suffit pas de déclarer qu'en 1975 environ on pourra rouler plus vite et avec une sécurité accrue sur le réseau routier français. En effet, durant les quinze ans qui nous séparent de l'achèvement de ce programme trop d'accidents se produiront encore. Une gêne trop grande sera encore trop longtemps apportée aux différentes activités de notre pays qu'il s'agisse des activités industrielles ou des activités du tourisme pour que nous ne nous fassions pas les interprètes de l'opinion publique. Cette dernière est impatiente de voir un effort beaucoup plus important accompli dans des délais plus courts. Il y a là un malentendu qu'il faudrait peut-être essayer de dissiper.

Dans le numéro d'hier de l'un des journaux qui connaissent dans notre pays une large diffusion, la vedette est donnée à ce programme de quinze ans. Nous lisons en effet sur six colonnes que 1.710 kilomètres d'autoroutes vont être construits d'urgence. Dans les sous-titres et les détails qui accompagnent cette information on passe à peu près sous silence le fait que s'il est exact que l'on entreprendra cet effort routier sa réalisation n'est pas prévue dans l'immédiat, mais, au contraire, à la fin d'une longue période.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je me permets de vous interrompre, mademoiselle, pour vous dire d'un mot que je ne suis pour rien dans la publication d'un article qui reprend ce que j'ai dit dans la presse il y a un peu plus d'un an.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Je ne vous ai pas accusé, monsieur le ministre, et je ne vous reproche pas d'être l'auteur d'un article, qui traduit d'ailleurs l'adhésion de l'opinion publique de notre pays à cet effort important et qui ne peut que vous aider.

Nous pensons — et ce sera ma conclusion pour cette partie de mon rapport — que la part réservée à l'aménagement des autoroutes et des routes nationales sur les ressources du fonds d'investissement routier est encore insuffisante. M. le rapporteur général l'a dit et le répètera certainement avant la fin de ce débat budgétaire : les prélèvements consentis au titre du fonds routier, s'ils sont en augmentation, cette année, par rapport à ce qu'ils étaient l'an dernier, et en augmentation encore plus sensible par rapport à 1959, ne correspondent pas encore aux dotations qui vous seraient attribuées si l'on n'avait pas pratiqué les manipulations que l'on sait dans la répartition des ressources provenant des différentes taxes sur les hydro-carbures. Nous espérons, monsieur le ministre, que vous nous aiderez à obtenir qu'une part plus large de ces taxes soit réservée à l'avenir au fonds routier.

Pour en finir avec le budget du ministère des travaux publics proprement dit, je voudrais encore, monsieur le ministre, indiquer que notre commission des finances s'est inquiétée de voir que les sommes qui vous sont allouées au titre de la défense contre les eaux sont notoirement insuffisantes.

Dans votre budget trois sortes de crédits permettent de renforcer la défense contre les eaux et, dans une certaine mesure, de réparer les dégâts causés par les inondations. Nous constatons que si ces crédits sont en 1961 en légère augmentation par rapport aux années précédentes, ils sont encore notoirement insuffisants. C'est pour cela que, lorsqu'une région se trouve dévastée par des inondations, il faut de très longues années avant que les dommages causés ne soient réparés.

Or, que voyons-nous ? Nous constatons aujourd'hui, à la lecture des journaux, que moins d'un an après la catastrophe tragique de Malpasset de nouvelles ruines. de nouveaux dégâts sont causés dans cette même vallée du Reyran. Nous avons également déploré voilà quelques semaines, l'importance des dommages subis et des souffrances causées par les inondations qui se sont produites dans les départements du centre.

Alors allons-nous indéfiniment continuer à attendre qu'une catastrophe vienne endeuiller telle ou telle région de notre pays pour songer à réparer, insuffisamment d'ailleurs, les dommages qui sont causés ? Ou plutôt ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'un pays comme le nôtre se grandirait en n'attendant pas d'avoir à réparer des catastrophes aussi importantes que celles que nous avons connues et en considérant qu'il est de son devoir de prendre les mesures préventives qui s'imposent.

Nous savons que les sommes qui seraient nécessaires pour prendre de telles mesures sont difficiles à trouver dans un moment où tant de besoins et tant de charges s'imposent à la nation.

Nous croyons néanmoins qu'un effort peut être fait, en particulier sous forme d'une meilleure coordination entre les services de l'agriculture et ceux du ministère des travaux publics. On pourrait éviter qu'à l'avenir la construction de tel barrage favorable à l'agriculture ne vienne menacer à plus ou moins long terme les ouvrages d'art que le ministre des travaux publics fait construire à grands frais, qu'il s'agisse de routes, de ponts ou de voies ferrées.

Je voudrais en finir avec la partie du budget relative au tourisme mais je m'aperçois que j'ai épuisé le temps de parole qui m'avait été imparti par M. le rapporteur général.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation* C'est la conférence des présidents, mademoiselle. Le rapporteur général ne se permettrait pas de limiter le temps de parole de ses collègues.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* J'ai trop de respect et de sympathie pour vous, monsieur le rapporteur général, pour vous mettre en cause. Ce que j'ai voulu dire, c'est que je dois essayer de me montrer disciplinée comme tous nos autres collègues...

M. le président. C'est un bon exemple à suivre !

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* ...et s'agissant du budget du tourisme, j'ai l'espoir que ceux de mes collègues qui sont inscrits dans la discussion viendront combler les lacunes de mon trop court exposé.

Monsieur le ministre, vous avez maintenant en votre possession un instrument valable pour donner à la politique du tourisme français l'impulsion qui lui est nécessaire.

Nous le souhaitons tous vivement car nous mesurons l'importance que le tourisme, troisième industrie exportatrice française, peut avoir dans notre économie et nous savons aussi qu'indépendamment de l'apport précieux de devises que le tourisme procure au ministre des finances, il est possible, par le moyen du tourisme intérieur, de ranimer un certain nombre de régions de notre pays et de les aider à surmonter les difficultés économiques qu'elles connaissent.

Avec le budget de 1961, vous entreprenez un effort plus grand en matière d'équipement hôtelier, et vous apportez une aide accrue aux collectivités en ce qui concerne les équipements collectifs. Enfin, en prenant l'initiative d'inscrire dans le budget des travaux publics 1.200.000 nouveaux francs pour l'amélioration des ports de plaisance et des petits ports, vous vous engagez dans une voie qui peut nous donner des résultats très satisfaisants. Il faut bien sûr qu'une politique cohérente soit mise en même temps en application par les différents services et par les différents ministères de notre pays. Il ne faut pas que le ministère des travaux publics supporte seul l'effort de développement du tourisme.

Nous savons tous — mes chers collègues — que le ministre de l'éducation nationale peut aider au développement d'une meilleure saison touristique, s'il accepte de revenir aux vacances scolaires du 14 juillet au 30 septembre. Là-dessus, tout le monde est unanime. Je pense que la mesure pourra être prise sans plus tarder.

Nous pensons aussi qu'à l'heure présente un meilleur étalement des congés payés peut aider encore au développement de la saison touristique, que des aménagements fiscaux et des détaxations peuvent intervenir qui se révéleraient, en définitive, bénéfiques pour l'économie de la nation.

Nous pensons qu'il faut développer le tourisme populaire, car nous constatons que si les palaces et les grands hôtels de luxe conservent une fidèle clientèle, il y a, par contre, une crise dans la moyenne et la petite hôtellerie. En développant le tourisme populaire, en facilitant les installations d'auberges de jeunesse, de terrains de camping et de gîtes ruraux, on peut permettre à des milliers de citoyens de prendre des vacances, ce qu'ils ne peuvent faire jusqu'à présent.

Les statistiques évaluent à 40 p. 100 la proportion des habitants des grandes villes qui ne quittent pas leur résidence faute de moyens matériels, et qui ne demanderaient pas mieux que d'aller passer leurs congés payés à la campagne, à la montagne ou au bord de la mer. C'est pourquoi je demande au ministre des travaux publics de faire dans le domaine qui lui est propre l'effort maximum.

En terminant, je voudrais vous signaler que vous devriez vous préoccuper dans votre programme d'équipement routier d'améliorer ce qu'il est convenu d'appeler les routes touristiques. Je pense à cette route nationale n° 7 qui est pendant les mois d'août et de septembre complètement engorgée. Les touristes étrangers en sont découragés. Si un trop grand nombre d'entre eux réduisent leur séjour dans notre pays pour se rendre en Italie, en Autriche ou en Allemagne, ce n'est point que notre pays ne leur apparaisse pas comme aussi beau ou comme aussi accueillant que les autres — ils ont même beaucoup de raisons d'apprécier les trésors que la nature, l'art et la civilisation ont permis à notre pays d'accumuler — ...

M. François Schleiter. On ne les fait pas assez connaître !

Mlle Irma Rapuzzi. ...mais trop de difficultés leur sont opposées lorsqu'ils arrivent en France. Si vous accomplissez l'effort que nous vous demandons, je suis persuadée que l'augmentation du nombre des touristes que nous avons enregistrée en 1960 par rapport à 1959 sera encore plus grande au cours des années à venir et, s'il en est ainsi, vous aurez bien mérité de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Courrière, rapporteur spécial.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation* (*S. N. C. F., R. A. T. P.*). Mesdames, messieurs, mon rapport a été distribué. Tout le monde l'a lu vraisemblablement. Je vais donc simplement souligner devant vous quelques-uns des passages que je considère comme essentiels.

Les chapitres du budget des travaux publics et des transports concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens représentent à eux seuls, près des deux tiers des dépenses ordinaires et 20 p. 100 des dépenses en capital de ce budget.

Pour 1961, les crédits prévus pour les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens s'élèvent, en effet, au titre des dépenses ordinaires, à 1.658 millions de nouveaux francs par rapport à un total de 2.622 millions de nouveaux francs pour l'ensemble du budget et pour les dépense en capital à 66 millions de nouveaux francs par rapport à un volume total de paiement de 368 millions de nouveaux francs.

Il s'agit en fait d'un budget qui comprend uniquement des crédits de subventions, crédits qui ont été votés sans modifications par l'Assemblée nationale.

Si nous examinons ces divers crédits qui sont compris dans le budget que j'ai l'honneur de rapporter devant vous, on y trouve les crédits pour divers réseaux et tout d'abord pour le chemin de fer Méditerranée — Niger pour un montant de 7.130.000 nouveaux francs, dont la plus grosse partie, soit 3.100.000 nouveaux francs, va à l'entretien des pistes transsahariennes, piste n° 1 et piste n° 2, car, c'est la société de chemin de fer Méditerranée — Niger qui a la responsabilité de l'entretien de ces pistes. Nous y trouvons ensuite les crédits destinés à payer les subventions aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways. Ces subventions sont accordées par l'Etat aux départements et aux communes, au titre de subvention d'établissement en application des lois du 11 juin 1880 et du 31 juillet 1913.

Je fais observer au Sénat que le montant total de la subvention s'élève à 15 millions d'anciens francs, c'est-à-dire une somme minime, ce qui s'explique du fait que les subventions qui sont attribuées à chaque département ou à chaque commune ont été fixées avant 1914 et qu'elles n'ont jamais été revalorisées depuis. J'ai essayé d'ailleurs d'obtenir de M. le ministre des travaux publics la liste des bénéficiaires de ces subventions. Je l'attends encore. Si je l'avais eue, j'aurais pu la porter à la connaissance de mes collègues, ce qui n'aurait pas manqué sans doute de les intéresser.

En troisième lieu, nous trouvons dans ces crédits les chemins de fer d'intérêt général et les subventions qui leur sont affectées. Le chapitre concernant ces subventions intéresse trois réseaux : les chemins de fer de la Provence — ligne de Nice à Digne — le chemin de fer du Vivarais—Lozère, exploité par la compagnie des chemins de fer départementaux, et le chemin de fer des Charentes—Deux-Sèvres. Ce dernier réseau est, du reste, en liquidation et les dépenses le concernant sont infimes.

Les quelques augmentations que l'on trouve sur ce chapitre concernent uniquement des crédits afférents aux salaires ou traitements dus au personnel.

J'en viens à une partie très importante, à savoir la subvention affectée à la régie autonome des transports parisiens (R. A. T. P.). Les crédits votés à ce titre pour 1960 s'élevaient à 173 millions de nouveaux francs. Les crédits proposés pour 1961 sont de 130.200.000 nouveaux francs, en diminution par conséquent de 42.800.000 nouveaux francs.

Cette diminution est le résultat de la différence entre l'augmentation de la dotation budgétaire constatée au titre des services votés et la réduction plus importante prévue dans le cadre des mesures nouvelles.

Pour les services votés, nous constatons une augmentation provenant de la hausse des salaires et du non relèvement des tarifs à partir du début de l'année qui constitue pour l'Etat une charge supplémentaire évaluée à 105 millions de nouveaux francs, d'où il convient de réduire les économies faites en application de l'article 4 de la loi de finances pour 1960 qui s'élèvent à 2 millions de nouveaux francs. Signalons que ces économies résultent notamment de la réduction des dépenses de distribution et de contrôle des billets par la mise en service sur le réseau métropolitain, au cours de l'année 1960, de trente-

cinq nouveaux postes de « recette contrôle », ainsi que de différentes mesures de réorganisation des services centraux administratifs et financiers.

Au total, le supplément des crédits figurant aux services votés est de 103 millions de nouveaux francs.

Au titre des *mesures nouvelles* sont prévues :

— d'une part, une majoration de crédit de 37.400.000 nouveaux francs pour tenir compte de l'augmentation des dépenses d'exploitation comme conséquence de la hausse des salaires et des charges financières de la Régie ;

— d'autre part, une réduction de la dotation résultant de l'application, en année pleine, de la hausse de tarifs intervenue à compter du 1er août 1960, soit 164.600.000 nouveaux francs, et de la modification de la clef de répartition des charges d'exploitation, soit 18.600.000 nouveaux francs.

Je signale à mes collègues que cet agréable euphémisme « clé de répartition des charges d'exploitation » est le terme employé pour désigner la proportion des charges incombant aux collectivités locales et à l'Etat dans le déficit de la régie autonome des transports parisiens.

Le décret du 27 octobre 1960 portant modification du décret du 7 janvier 1959, relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne a fixé, en effet, la répartition des charges d'exploitation de la Régie entre l'Etat et les collectivités locales à 70 p. 100 pour l'Etat et à 30 p. 100 pour lesdites collectivités, avec effet du 1er novembre 1960. Jusqu'à cette date, la réglementation en vigueur fixait à 80 p. 100 la part de l'Etat et à 20 p. 100 celle des collectivités locales.

Notons que la part respective de chaque collectivité locale intéressée sera fixée par décret ultérieur, après consultation du syndicat des transports parisiens. Jusqu'à l'intervention de ce décret, la répartition entre les collectivités locales se fera proportionnellement aux charges qui incombaient à chacune d'elles antérieurement à l'ordonnance du 7 janvier 1959.

Compte tenu de ces différents éléments, le solde net des mesures nouvelles se traduit par une réduction de crédits de 145.800.000 nouveaux francs.

La troisième partie de ce budget est relative à la société nationale des chemins de fer français.

Le budget des travaux publics contient cinq chapitres intéressant la S. N. C. F. Au total, les crédits prévus à ce titre pour 1961 s'élèvent à 1.584.189.000 nouveaux francs.

Ces crédits se répartissent de la manière suivante. Au chapitre des dépenses ordinaires — application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 — figurent deux subventions distinctes : l'une pour frais d'entretien des lignes maintenues en service à la demande de l'autorité militaire, l'autre destinée à assurer la couverture du déficit d'exploitation, en application de l'article 18, alinéa 8 de la convention. Cette subvention est à valoir sur la subvention définitive attribuée à la société nationale lors de l'arrêt des comptes de l'exercice considéré. Il s'agit donc, en la circonstance, d'un acompte provisionnel.

Pour 1960, les crédits votés à ce titre s'élevaient à 266.489.000 nouveaux francs. Les crédits proposés pour 1961 sont de 97.589.000 nouveaux francs, en diminution de 168.900.000 nouveaux francs. Cette diminution est le résultat de la différence entre les augmentations constatées au titre des services votés et l'importante réduction de dotation découlant des mesures nouvelles.

Voyons d'abord les services votés.

Pour ce qui est des mesures nouvelles, les aménagements se décomposent de la manière suivante :

Les augmentations de salaires et de charges sociales s'élèvent à une somme de 327 millions de nouveaux francs.

A ce titre, a été prévue une augmentation de crédit de 7 millions de nouveaux francs résultant des ajustements suivants :

Incidence, sur la subvention pour couverture du déficit d'exploitation, de l'augmentation des salaires, déduction faite du supplément de recettes attendues de la progression du trafic : + 12 millions de nouveaux francs

Conséquences de l'arrêté du 29 février 1960 pris en application de l'article 4 de la loi de finances pour 1960 relatif aux économies effectuées en 1960 : — 5 millions de nouveaux francs.

Signalons que les économies dont il s'agit ont été réalisées par la S. N. C. F. par voie de réduction sur les programmes de travaux qu'elle avait prévus aux titres suivants :

Réorganisation des services centraux : — 1 million de nouveaux francs.

Aménagements de locaux d'habitation : — 4 millions de nouveaux francs. Les augmentations ds autres charges d'exploitation sont de 134.400.000 nouveaux francs. Les économies interviennent pour un total de 135 millions de nouveaux francs.

Le chiffre indiqué est la contraction entre des économies sur le personnel — 70 millions de nouveaux francs — et sur les autres dépenses — 75 millions de nouveaux francs — et un manque à gagner de 10 millions de nouveaux francs sur le produit de la vente d'éléments d'actif.

D'après les indications qui m'ont été fournies, les économies prévues résulteront, d'une part, de la poursuite de l'effort de réduction des effectifs, d'autre part, de la diminution des dépenses de gestion, en fonction notamment des investissements nouveaux, de la transformation des moyens de traction et du perfectionnement continu des méthodes. Ces différentes mesures se traduiraient au total par des réductions d'effectifs de l'ordre de 4.000 unités.

Je veux bien croire, monsieur le ministre, que ces réductions d'effectifs ne gêneront en rien la bonne marche du trafic et que, par ailleurs, on ne demandera pas au personnel de la Société nationale des chemins de fer français un travail plus intense que celui qui lui est demandé aujourd'hui et qui est déjà important et fort pénible surtout en période de pointe.

Je voudrais être certain que cette réduction ne va pas, au cours des mois d'été et au moment des vacances, entraîner des perturbations dans le trafic et dans tous les cas causer une gêne considérable pour le personnel qui risquerait d'être ainsi pénalisé au détriment d'ailleurs de la sécurité des voyageurs.

Je relève ensuite une diminution de 150 millions de nouveaux francs provenant de la progression du trafic. Je dois ici, au nom de la commission des finances, faire quelques réserves. La progression du trafic prévue pour l'année 1961 est de l'ordre de 2 p. 100. C'est peu, chacun le constate, mais étant donné la conjoncture, nous ignorons si ces 150 millions de nouveaux francs n'ont pas été fixés un peu à la légère. Il ne s'agit en effet que d'une somme évaluative qui ne repose sur rien de très sérieux et de très précis, que la commission des finances n'accepte que sous bénéfice d'inventaire.

Nous trouvons ensuite une diminution de 69 millions de nouveaux francs provenant de la majoration des contributions conventionnelles de l'Etat aux dépenses de voie et aux charges de retraite en raison de l'incidence de la hausse des prix et des salaires sur les dépenses en question.

Ces contributions sont prévues en recettes par la Société nationale des chemins de fer français et viennent donc en atténuation de la subvention d'équilibre. On remarquera du reste que cette atténuation n'est que de 69 millions de nouveaux francs, alors que l'augmentation prévue au titre des contributions conventionnelles est de 74 millions de nouveaux francs.

Il ressort des renseignements qui m'ont été donnés que, dans la rubrique « Contributions conventionnelles », il a été en réalité tenu compte de deux autres éléments : d'une part, la répercussion, pour 10 millions de nouveaux francs, de la progression du trafic sur les indemnités compensatrices des réductions de tarifs à la Société nationale des chemins de fer français, en application de l'article 20 *bis* de la convention. L'augmentation corrélative de ces indemnités prise en compte au chapitre 46-41 se traduit par une réduction de la subvention d'équilibre ; d'autre part, le fait que le ministère des armées n'a pu prévoir, à son propre budget, une dotation suffisante pour couvrir l'indemnité due à la Société nationale des chemins de fer français au titre du transport à tarif réduit des militaires et marins. La compensation a dû être effectuée pour 15 millions de nouveaux francs sur la subvention d'équilibre.

Il s'agit là d'une opération que nous rencontrons de temps en temps dans les budgets. Pour ne pas gonfler certains budgets qui peuvent prêter à critiques au sein du Parlement, le Gouvernement s'ingénie à faire glisser sur d'autres budgets les charges que les premiers devraient normalement supporter.

Dans le cas présent, certaines dépenses qui devraient figurer au budget militaire sont portées sur un budget civil. Ce jeu de la part du Gouvernement n'est pas normal ; et votre commission des finances se doit de protester contre de pareilles méthodes.

M. Emile Durieux. Très bien !

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* En définitive, l'ajustement de la majoration des contributions conventionnelles fait ressortir une diminution de 69 millions de nouveaux francs. Je dois noter en outre ici les résultats de la modification de la clé de répartition des charges d'exploitation des transports parisiens dont l'incidence est une diminution de subventions d'un montant de 13.300.000 nouveaux francs.

Il s'agit — nous l'avons vu tout à l'heure — pour la R.A.T.P. des conséquences de l'application du décret du 27 octobre 1960 qui a réduit de 80 à 70 p. 100 le montant de la participation de l'Etat dans la couverture du déficit d'exploitation.

Je rappelle que la diminution des subventions allouées à la R. A. T. P. est de l'ordre de 18.600.000 nouveaux francs qui viennent s'ajouter aux 13.300.000 nouveaux francs dont je viens de parler. C'est donc en réalité une somme de 31.900.000 nouveaux francs en année pleine, soit 3.190 millions d'anciens francs, qui va peser sur les épaules des contribuables parisiens.

Il faudra que les collectivités locales de la région parisienne prennent toutes leurs dispositions pour y faire face, d'autant que la mesure a effet du 1er novembre 1960 et a donc une incidence sur un budget déjà voté. Je suis convaincu que chacune d'elles s'y emploiera dans l'attente sinon dans l'inquiétude des dispositions nouvelles qui seront prises ultérieurement, après consultation du syndicat des transports parisiens, pour la répartition entre les diverses collectivités intéressées.

Il est à noter en outre, dans les diverses subventions, les mesures concernant l'application des articles 19, 19 *bis* et 19 *quater* de la convention, c'est-à-dire les subventions de l'Etat pour les voies et passages à niveau et pour les retraites. Je signale à ce propos les difficultés qu'un rapporteur comme moi, qui ne suis pas mathématicien, peut éprouver pour s'y reconnaître dans les conditions mises à l'établissement et à l'attribution de la subvention qui ressortissent vraiment d'un véritable casse-tête.

Figure également dans le budget le remboursement des charges des emprunts émis en couverture des insuffisances d'exploitation et l'application de l'article 20 *bis* de la convention du 31 août 1937 qui fait obligation à l'Etat de rembourser à la S. N. C. F. les pertes de recettes résultant pour elle des obligations de transport à titre gratuit ou de tarifs réduits qui lui sont imposées par voie législative ou réglementaire, notamment celles qui lui incombent en application de son cahier des charges.

J'ai demandé à M. le ministre des travaux publics de me fournir la liste des bénéficiaires entraînant le paiement de ces subventions. Cette liste figure dans mon rapport. Le montant des subventions à la charge du ministère des travaux publics s'élève à 232.125.000 nouveaux francs. Je crois devoir signaler à M. le ministre des travaux publics que je n'ai pas trouvé le même chiffre dans le « bleu ». C'est la raison pour laquelle je voudrais lui demander si nous allons nous prononcer sur les 226.800.000 nouveaux qui figurent à la page 69 du « bleu » ou sur les 232.125.000 nouveaux francs représentant le total des dépenses que vous prenez à votre charge au titre de l'article 20 *bis* de la convention du 31 août 1937 et dont le détail m'a été fourni par ses services. La différence est de l'ordre de 500 millions d'anciens francs, ce qui est tout de même assez important pour que les services n'aient pas commis involontairement cette erreur. Vous nous direz sans doute quelle est la cause de cette différence de chiffres qui a fortement surpris votre commission des finances.

Je signale, par ailleurs, à titre d'information, que le ministère des finances, en vertu de l'article 20 *bis*, paie également une subvention de 3.200.000 nouveaux francs au titre des subventions pour les conjoints et enfants mineurs des retraités et pensionnés, que le ministère des armées paie à la S. N. C. F une subvention de 177.500.000 nouveaux francs pour le transport des militaires et marins et que le ministère de la justice, pour le paiement des transports des prisonniers et de leur escorte, attribue également à la S. N. C. F. une subvention de 1.200.000 nouveaux francs. Le crédit voté pour 1960 s'élevait à 261.800.000 nouveaux francs. Compte tenu des dépenses réellement constatées en 1959, il est proposé de réduire ce crédit de 35 millions de nouveaux francs.

Il s'agit là encore d'un crédit évaluatif et le chiffre que l'on nous demande de voter ne correspond sans doute pas à la réalité. Le nombre des familles nombreuses s'accroît sans cesse. Le nombre des personnes bénéficiaires de tarifs réduits est toujours en augmentation. Il me paraît donc difficile que l'année 1961 fasse apparaître une réduction des sommes prévues jusqu'à maintenant. Cette diminution provient, nous a-t-on dit, de la majoration des tarifs de la banlieue parisienne, intervenue le 1er août 1960, ainsi que des modifications constatées en 1959 dans les nombres respectifs des différentes catégories de tarifs réduits. Votre rapporteur ne croit pas à cette diminution ; il a la conviction qu'il s'agit là d'un exercice comptable d'équilibre budgétaire et c'est la raison pour laquelle il fait toute réserve sur le chiffre qui nous est fourni par M. le ministre des travaux publics.

En ce qui concerne les dépenses en capital, le budget de la S. N. C. F. ne comprend que les crédits attribués à la S. N. C. F. au titre des réparations de dommages de guerre. Je n'entrerai pas dans le détail étant donné que le rapport qui vous a été distribué donne tous les renseignements concernant les travaux que la S. N. C. F. entend faire au cours de l'année 1961 en même temps qu'il vous donne des renseignements sur les travaux qui se terminent actuellement.

En m'excusant d'avoir été trop long et peut-être, quant à certains chiffres, quelque peu confus, je vous demande, sous le bénéfice des observations que je viens de vous présenter et de celles qu'a présentées tout à l'heure ma collègue Mlle Rapuzzi, d'adopter ce budget. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Amédée Bouquerel, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.* Mes chers collègues, la commission des affaires économiques n'a pas à analyser dans le détail les différents crédits prévus au budget des travaux publics. C'est l'affaire de notre commission des finances et nos rapporteurs Mlle Rappuzzi et M. Courrière vous en ont fait avec compétence l'analyse très complète.

Je ne reviendrai pas sur le rapport que j'ai établi au nom de la commission des affaires économiques puisqu'il a été distribué et que tous nos collègues ont pu en prendre connaissance. Je me bornerai à rappeler brièvement quelques points particuliers.

Tout d'abord la réforme administrative. A ce sujet, monsieur le ministre, je voudrais vous dire que dans l'ensemble cette réforme administrative a donné d'excellents résultats. Me séparant ici quelque peu des appréciations de notre rapporteur Mlle Rapuzzi, je pense que l'on peut dire que cette réforme, dans son ensemble, compte tenu des suppressions d'emplois et des créations d'emplois nouveaux, s'est traduite par la diminution d'un peu plus de 500 emplois. C'est un fait assez exceptionnel pour que je me permette de le signaler à notre Assemblée.

Mais au sujet de cette réforme, je sais que les statuts des différentes catégories de personnel sont actuellement remis sur le chantier. C'est tout à fait normal à la suite des transformations qui s'opèrent. La commission souhaite que l'élaboration de ces nouveaux statuts, en ce qui concerne particulièrement le petit personnel — agents de travaux et conducteurs de chantiers — constitue une véritable promotion sociale qui était, au fond, un des buts de cette réforme.

J'en viens maintenant aux crédits d'entretien des routes nationales. Tout le monde est d'accord : ces crédits sont nettement insuffisants étant donné le retard considérable qu'a pris notre pays en ce domaine. Le crédit de 250 millions qui est prévu ne permettra pas de rattraper le retard ni même d'essayer de le combler en partie. Vous aviez évoqué, monsieur le ministre, les trois fois 30 milliards : 30 milliards pour l'entretien, 30 milliards pour la modernisation et 30 milliards pour les autoroutes. C'est le minimum de ce qu'il faut envisager si l'on veut faire une politique routière qui corresponde aux besoins économiques de notre pays.

J'ajouterai donc mes regrets à ceux de Mlle Rapuzzi en souhaitant que pour les prochains budgets il vous soit possible d'augmenter les crédits d'entretien affectés pour l'exercice 1961, et en espérant que nos interventions vous permettront d'être entendu par votre collègue des finances.

M. le ministre. Merci !

M. Amédée Bouquerel, *rapporteur pour avis.* J'ajoute, en ce qui concerne les crédits d'entretien, que la commission se pose la question de savoir, étant donné l'ampleur du programme, s'il ne serait pas utile de mettre au point une loi programme déterminant dans des conditions rationnelles l'effort à fournir pour rattraper notre retard sur plusieurs années.

Très rapidement je veux traiter maintenant du programme des autoroutes évoqué par Mlle Rapuzzi. Ce programme est engagé dans de bonnes conditions. Je voudrais signaler simplement un point. J'ai constaté que pour le financement de ces travaux importants on envisageait la création d'un péage qui permettrait de gager des emprunts donnant ainsi des ressources supplémentaires pour des travaux beaucoup plus importants.

Je me permets d'attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur le danger qui consisterait à susciter des espoirs exagérés quant à l'efficacité de ce système de financement. La commission des affaires économiques croit qu'il faut être très prudent dans la mise en application de ce système pour plusieurs raisons. Il ne faut pas oublier que nous avons un réseau routier qui, bien que n'étant pas entretenu comme nous le souhaiterions, n'en traverse pas moins des agglomérations très rapprochées : la mise en place d'un système de péage va grever le prix de revient de la construction. Les frais d'exploitation de ce service du péage seront

élevés et iront à l'encontre du but poursuivi compte tenu des frais d'exploitation, compte tenu aussi de la nécessité de limiter au maximum les droits de péage, nous n'obtiendrons pas, en fin de compte, des crédits assez élevés pour nous permettre d'engager des travaux complémentaires importants.

Après avoir évoqué ce système de financement complémentaire, j'en arrive au système de financement principal : le fonds d'investissement routier. Je ne reviendrai pas, mes chers collègues, sur ce qui a déjà été dit à ce sujet. Je pense que l'Assemblée est très au fait de cette question. Je voudrais simplement faire remarquer que le fonds d'investissement routier n'avait pas été créé pour financer des travaux de construction de chaussées nouvelles et en particulier des travaux d'autoroute. Mais l'an dernier, au cours de la discussion, et devant les nécessités budgétaires, nous avions reconnu qu'à la rigueur il serait possible de financer en partie une certaine catégorie de travaux sur ce fonds.

Nous reconnaissons, et la commission des affaires économiques l'a reconnu, que le Gouvernement avait présenté cette année, fait également exceptionnel, un budget dont la dotation du fonds d'investissement routier avait été respectée d'une manière intégrale et c'est la première fois depuis l'existence du fonds qu'aucun prélèvement n'a été opéré sur cette dotation. Nous avons constaté aussi que, sur cette dotation globale, le ministère des travaux publics s'était taillé la part du lion, ce que nous ne reprochons pas au ministre des travaux publics, étant donné les nécessités de votre ministère, mais nous regrettons au passage que les tranches départementale et communale en aient fait les frais.

Tout cela pour vous dire que nous souhaiterions qu'à l'avenir on puisse mieux soutenir le point de vue de notre assemblée au cours des discussions ministérielles lors de l'élaboration du budget, afin que les tranches départementales et communales soient dotées comme elles devraient l'être. Nous en reparlerons à l'occasion de la discussion du budget des comptes spéciaux du Trésor et vous me permettrez ainsi d'en terminer avec cette question du fonds d'investissement routier.

Une autre question importante a retenu l'attention de votre commission. Il s'agit des voies navigables. La commission des affaires économiques a reconnu l'effort considérable qui avait été fait pour la remise en état de notre réseau de voies navigables, mais une ombre demeure au tableau, c'est l'insuffisance des crédits d'entretien, compte tenu du retard que ce réseau a pris depuis plusieurs décennies. Là aussi, en complet accord avec notre collègue, M. Denvers, à l'Assemblée nationale, la commission s'est demandé s'il ne serait pas utile que le Gouvernement présente au Parlement une loi de programme destinée à assurer l'entretien et la modernisation de notre réseau de voies navigables.

Je tiens au passage à remercier le Gouvernement d'avoir abandonné la taxe au poids qui avait été prévue pour les transports fluviaux, car il était nécessaire, mes chers collègues, de tenir compte de l'effort considérable fait par la batellerie qui a créé, pour la remise en état et la modernisation des voies navigables, un fonds particulier qui permet de financer près des deux tiers des travaux que vous avez engagés pour la remise en état du canal du Nord.

Enfin je voudrais dire quelques mots du tourisme. Les résultats escomptés pour 1960 n'ont pas été atteints, mais il faut noter que la saison a été particulièrement mauvaise, notamment dans les régions touristiques des Alpes et du Centre. Il faut noter également que les efforts du commissariat général au tourisme ont permis de coordonner les différentes activités qui participent au tourisme et que, pour l'année 1961, le climat étant plus favorable, cela sera au bénéfice de la population qui, cette année, dans les régions que je viens de citer, a tant souffert. Cela va contribuer également au développement du tourisme, comme nous le souhaitions déjà l'année dernière, et apporter au budget général des devises qui vous permettront, monsieur le ministre, d'appuyer avec plus de force votre demande de crédits complémentaires pour l'entretien de notre réseau routier national.

La dernière question que j'évoquerai est celle des investissements intéressant l'ensemble de transports, qu'il s'agisse des transports assurés par la S. N. C. F., des transports routiers, des transports par eau — fluviaux ou maritimes — ou encore des transports aériens.

Notre commission a été intéressée par la diversité de ces nombreux investissements. Il semble qu'il soit nécessaire d'examiner cette situation de façon à opérer une coordination. Nous avons pensé, monsieur le ministre, que votre passé de grand économiste vous désignait tout particulièrement pour jouer le rôle d'arbitre dans l'affectation des crédits d'investissements intéressant tous les moyens de transport et nous serions heureux qu'à l'occasion de la présentation du budget de 1962, il vous soit possible d'ajouter dans le fascicule qui nous est présenté un titre particulier traitant de ces divers investissements.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je devais vous présenter au nom de la commission des affaires économiques.

En gros, il faut reconnaître que le Gouvernement, dans ce budget, a marqué sa prise de conscience de l'effort qu'il était maintenant indispensable et urgent de faire pour la remise en état de notre réseau routier national.

Nous souhaitons qu'il ait la même conscience des efforts à faire dans les départements et les communes pour que, l'année prochaine, nous puissions le remercier, comme je viens de le faire à l'occasion de la tranche nationale, du résultat obtenu pour les tranches locales.

C'est sous le bénéfice de ces quelques observations que la commission des affaires économiques et du plan vous propose l'adoption du budget tel qu'il vous est présenté. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Billiemaz, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (S. N. C. F., R. A. T. P.).* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je serai très bref — et M. le rapporteur général vient de m'inviter à ne pas prolonger mon intervention au-delà de dix minutes — mais j'ai à vous présenter, au nom de la commission des affaires économiques et du plan, le rapport sur le budget de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. Vous avez pu en prendre connaissance puisqu'il vous a été distribué et je me bornerai donc à vous présenter quelques observations faites au cours de la discussion et qui ont attiré plus particulièrement notre attention.

Pour la S. N. C. F., si nous avons des observations à présenter, nous le ferons avec le désir de ne pas nuire à une organisation dont la France doit être fière.

C'est pourquoi, en votre nom, je tiens tout d'abord à rendre hommage aux dirigeants, aux ingénieurs, aux techniciens et au personnel de la S. N. C. F. qui assurent avec une compétence remarquable son fonctionnement.

La rapidité, la régularité, la sécurité des trains, la productivité de l'entreprise, en accroissement constant et la plus élevée d'Europe, contribuent au prestige de notre pays et attirent chez nous de nombreuses missions étrangères officielles qui entraînent, quelquefois, des commandes de matériel, de locomotives en général, et des demandes de techniciens d'entreprises même, pour aller construire des réseaux ferrés à l'étranger.

De l'examen du budget qui vous est présenté, il ressort que, sur le plan technique, la S. N. C. F. continue sa politique de remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique.

Il semble, étant donné le prix de revient des investissements que représente ce remplacement, qu'elle ait limité à 9.000 kilomètres environ la longueur du réseau à électrifier. Sur ces 9.000 kilomètres de réseau, 6.900 kilomètres ont déjà été électrifiés. L'électrification sera terminée à la cadence de 300 kilomètres environ par an.

Sur les 29.000 kilomètres de réseau restant, la traction à vapeur sera remplacée par la traction Diesel. Des essais ont été déjà tentés et ont pleinement réussi. La « diéselisation » sera poursuivie à une cadence assez rapide puisque 143 locomotives vont être commandées.

Ces investissements qui tendent au remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique et par la traction diesel vont entraîner des économies de l'ordre de 50 p. 100, aussi bien sur le coût de l'énergie que sur le coût des personnels de traction, résultat tout à fait encourageant puisque la rentabilité de ces investissements est de l'ordre de 10 p. 100.

Cependant, il faut noter que l'accroissement du trafic semble stoppé depuis quatre ans et que l'on assiste même à une légère diminution du trafic voyageurs. Au contraire, les trafics aérien, fluvial et routier se sont accrus de plus de 10 p. 100 par an. Vous savez aussi que le parc des véhicules automobiles s'est accru dans les mêmes proportions. Vous savez, d'autre part, que l'on améliore les canaux, notamment dans le Nord, que l'on prépare un réseau aérien intérieur, que l'on va construire des autoroutes et améliorer les routes existantes.

Quelle sera l'influence de ces améliorations sur le trafic S. N. C. F. ? L'étude séparée de ces divers moyens de transport peut paraître très rationnelle, mais nous risquons toujours d'être victimes d'illusions quant aux économies entraînées par certains investissements en faveur du rail, de la route, des canaux ou de l'aviation, si nous n'avons pas la possibilité d'examiner le problème des transports dans son ensemble.

C'est pourquoi nous souhaitons une coordination très forte. Nous n'avons pas à prendre parti pour l'un ou l'autre des moyens de transport, mais à étudier les besoins du pays et à économiser ses deniers.

Votre commission des affaires économiques et du plan souhaiterait donc qu'à l'occasion d'une question orale un débat ait lieu sur les investissements dans le domaine des transports en général et elle envisagerait peut-être de vous proposer la création d'un fonds national d'investissement commun au rail, à la route, à l'air et aux canaux.

Voyons maintenant la question sur le plan économique. L'entreprise nationale a un rôle de service public d'autant plus développé qu'elle doit non seulement satisfaire, dans l'intérêt général, les besoins actuels, mais aussi aider à satisfaire les besoins futurs d'un pays en pleine évolution. Elle doit donc concourir à la réalisation des objectifs économiques et sociaux des années à venir. Parmi ces objectifs, personne ne conteste l'importance de l'aménagement du territoire qui doit permettre d'éviter ce désert français si redoutable et de relever le niveau de vie des régions défavorisées.

Nous regrettons qu'on abandonne progressivement la péréquation des tarifs. On pratique des tarifs peu élevés pour les liaisons à grand tarif industriel et peut-être aussi pour celles où se manifeste d'une manière très active la concurrence des autres modes de transport. Cela aggrave la situation des régions pauvres et compromet l'installation d'entreprises qui pourraient ranimer la vie économique. Ne serait-il pas préférable d'adopter la solution d'Air France et des compagnies maritimes, à savoir de ne subventionner que les lignes d'intérêt général ? Cela ne serait-il pas plus logique et surtout plus clair pour ceux qui veulent à la fois aider la S. N. C. F., contribuer à la prospérité générale et connaître avec précision les causes et les conséquences de leur décision pour la S. N. C. F. elle-même, pour l'industrie et surtout pour l'agriculture ?

Votre commission estime donc que seul un retour à la péréquation des tarifs de transport, c'est-à-dire à la définition d'un tarif moyen, répond à ces objectifs. Toute autre formule conduit en effet à envisager l'octroi de subventions particulières pour certains produits et non pas, comme nous le demandons, pour certaines lignes, car ces subventions seraient nécessairement arbitraires et sujettes à de continuelles revisions.

L'expérience de « nuancement » conduite depuis 1949 a contribué, en effet, à accélérer une concentration économique et industrielle qui résulte de la structure même du réseau. Nous pensons qu'il convient, au contraire, de favoriser les régions éloignées et relativement pauvres par des tarifs dégressifs et préférentiels comme le font la plupart de nos partenaires du Marché commun.

L'étude du budget de la S. N. C. F. serait beaucoup plus facile s'il était présenté d'une manière plus claire, il faut bien le dire. Cette clarté si souhaitable nous permettrait d'aborder dans les meilleures conditions le débat que nous évoquions tout à l'heure et qui devrait porter sur le problème des transports en général. C'est pourquoi nous vous rappelons notre proposition de l'année dernière et nous faisons nôtre la proposition semblable faite par M. Ruais, rapporteur à l'Assemblée nationale.

A partir de 1962, le Gouvernement est invité à motiver plus clairement dans la présentation budgétaire les subventions de la S. N. C. F. A cet effet, il remplacera la ligne « Subventions d'équilibre à la S. N. C. F. » par les trois lignes suivantes : « Subventions pour obligations de service public ; Subventions pour perte de recette due à l'absence de liberté tarifaire ; Subventions pour non-autorisation de tarifs d'équilibre. »

De cette manière, le Parlement saura enfin quel effort financier il doit décider pour compenser les obligations de service public qu'il impose à la S. N. C. F., notamment pour les voyageurs. Il saura enfin quelles sommes sont nécessaires pour compenser les charges qu'il fait peser sur la S. N. C. F. en l'obligeant à prendre le trafic, où qu'il soit et quel qu'il soit, à des prix « péréqués ».

Telles sont, mesdames, messieurs, les principales idées sur lesquelles votre commission a pensé devoir appeler votre attention en ce qui concerne la S. N. C. F.

Avant d'en terminer, j'ajoute que votre commission s'étonne une fois encore que les crédits nécessaires ne soient pas inscrits au budget pour permettre d'accorder aux cheminots anciens combattants les bonifications de campagne auxquelles ils ont droit et que vous venez d'accorder aux agents tunisiens.

J'en viens aux problèmes de la Régie autonome des transports parisiens. Malgré la hausse des tarifs, le budget se présente avec un déficit — écoutez bien — de 21.500 millions d'anciens francs pour la R. A. T. P. et de 14.700 millions pour les lignes de banlieue de la S. N. C. F., soit 36.200 millions d'anciens francs, auxquels il faut ajouter 2.400 millions de déficit résultant des réductions consenties aux étudiants et aux économiquement faibles. Le total est donc assez appréciable puisqu'il est de 38,6 milliards. Sur cette somme, 27.740 millions restent à la charge de l'Etat et 10.860 millions à la charge des collectivités locales.

On constate donc, sur le budget de cette année, une importante augmentation de la contribution des collectivités locales, 3.500 millions. Celle de l'Etat est légèrement réduite, 5 milliards environ. Ce déficit est à peine inférieur à celui de 1960 malgré l'important relèvement des tarifs intervenu le 1er août dernier. A peine établi, ce tarif devrait être relevé de plus de 10 p. 100 pour équilibrer l'insuffisance de recette, qui entraîne déjà un déficit de 15 milliards.

L'augmentation tarifaire décidée n'a donc été qu'un palliatif aux difficultés financières des transports parisiens. En plus, d'importantes dépenses d'investissements doivent être engagées pour moderniser et étendre le réseau métropolitain.

Nous attendons du Gouvernement qu'il nous indique comment il entend faire face au cours des prochaines années à ce délicat problème. Sous réserve de ces observations, votre commission vous propose de donner un avis favorable aux dispositions de la loi de finances 1961 concernant la S. N. C. F. et les transports dans la région parisienne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Yvon, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan (ports maritimes).* Monsieur le ministre, mes chers collègues, outre les deux rapports pour avis que vous venez d'entendre, la commission des affaires économiques a été appelée à examiner également le budget des ports maritimes. Sur ce point, elle partage le sentiment exprimé par le rapporteur de la commission des finances, avec laquelle elle déplore la modicité des crédits affectés à l'entretien et à l'équipement de nos ports, qu'il s'agisse des ports de commerce ou des ports de pêche.

Alors que certains pays étrangers, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne notamment consentent des efforts financiers considérables pour augmenter leur trafic — celui d'Anvers s'est accru de 40 p. 100 de 1952 à 1959, celui de Rotterdam de 80 p. 100 pendant la même période — votre budget n'apporte rien qui puisse faire sortir nos principaux ports de commerce de la stagnation où ils se trouvent.

Les crédits d'entretien sont sensiblement les mêmes que ceux de l'année dernière, à 3 p. 100 près. Les crédits d'équipement ne permettent que la réévaluation des travaux en cours et la poursuite de ceux qui sont prévus par la loi de programme. Nous sommes encore loin de la réalisation des prévisions du troisième plan.

A ce propos, la commission des affaires économiques m'a chargé de vous poser deux questions, monsieur le ministre. La première est relative à la forme de radoub de Brest, dont il fut beaucoup parlé au cours du budget de l'an passé. Nous aimerions savoir quelles sont vos intentions et notamment si les travaux doivent commencer à bref délai.

M. le ministre. Pour ne pas perdre de temps, je réponds tout de suite à cette première question : les travaux vont commencer dans quelques mois.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces bonnes intentions, en espérant que dans quelques mois le premier coup de pioche va être donné pour la construction de cette forme de radoub, que non seulement les Brestois attendent mais encore l'économie nationale, car c'est une opération indiscutablement rentable pour cette dernière.

La deuxième question — ici je serai également satisfait de vous entendre prendre une position aussi nette — est relative au port de Bayonne. La commission des affaires économiques a déploré qu'il ne fasse l'objet d'aucune inscription de crédit pour le prochain exercice. Vous savez combien est nécessaire la modernisation de ce port, débouché naturel d'une région appelée à un développement industriel considérable, et qui est en train de devenir le premier port d'Europe pour l'exportation du soufre — le soufre extrait du gaz naturel de Lacq.

Déjà l'année dernière cette question avait provoqué une discussion et nous avions écouté avec intérêt les voix éloquentes de ceux de nos collègues qu'elle préoccupe légitimement, je veux parler des représentants des Basses-Pyrénées qui ont su attirer l'attention du Gouvernement sur l'urgence des travaux à entreprendre et à subventionner. Malheureusement, le Gouvernement n'a pas dû entendre ces appels et le port de Bayonne a été oublié. Nous le déplorons.

Après les ports de commerce, je voudrais dire quelques mots des ports de pêche et faire à leur sujet les mêmes doléances. Nous constatons ici encore une insuffisance manifeste des crédits. Je n'en dirai pas davantage.

Après ces critiques, quand l'occasion s'en présente, on ne doit pas manquer de relever, à l'adresse du Gouvernement, les motifs de satisfaction.

Vous connaissez bien, monsieur le ministre, le port de Lorient car vous y étiez il y a une semaine. Vous avez entendu exprimer des doléances ; vous avez aussi entendu des compliments. Ces compliments, je me dois ici, en ma qualité de rapporteur de la commission des affaires économiques, de les traduire publiquement. Le port de Lorient se trouvait dans une situation particulièrement difficile, en raison des conditions de son cahier des charges. Grâce à l'avenant que vous avez signé récemment, les difficultés actuelles me paraissent devoir s'aplanir à bref délai. Les travaux indispensables vont pouvoir être repris. Enfin, toutes les difficultés existantes entre vos services, les usagers et la société concessionnaire semblent devoir disparaître désormais, pour la satisfaction de tous. Soyez-en, monsieur le ministre, vivement remercié.

Un dernier mot, qui concerne les ports de plaisance. Au chapitre 63-90 de votre budget, un nouvel article prévoit un crédit de 1.200.000 nouveaux francs pour « travaux d'équipement dans les ports de plaisance et autres petits ports ». Je n'insisterai pas, sinon pour vous dire que la commission des affaires économiques, qui compte le tourisme parmi ses attributions, se réjouit de cette initiative. Elle désirerait seulement, monsieur le ministre, savoir comment ce crédit sera employé, car une légère appréhension s'est emparé de plusieurs d'entre nous lorsque nous avons lu, dans le rapport de Mlle Rapuzzi, que ce crédit aurait pour effet « de favoriser l'essor du tourisme dans nos régions côtières et notamment en Méditerranée ». Ce « notamment » est un peu inquiétant pour ceux d'entre nous qui représentent d'autres régions côtières, aussi touristiques que celles que représente notre distinguée collègue. Je suis néanmoins convaincu que ce mot a peut-être quelque peu dépassé la pensée de la commission des finances et même celle de son rapporteur. (*Sourires.*)

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Si vous le permettez, mon cher collègue, je voudrais vous rassurer en vous disant que, dans la liste des ports de plaisance et petits ports retenus pour 1961, ne figure aucun port situé dans le département des Bouches-du-Rhône. Les ports de la Méditerranée visés par le programme de 1961 sont surtout ceux de Corse : Bastia, Calvi, Porto-Vecchio, Bonifacio, sans parler des ports qui vous intéressent particulièrement.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Et dont je voudrais aussi avoir la liste, qui est précisément l'objet de ma question.

Je suis convaincu, monsieur le ministre, que vous nous donnerez vite satisfaction à ce sujet.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Puis-je gagner quinze secondes en répondant que notamment le port de la Trinité est inclus dans mes préoccupations ?

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Voilà déjà une satisfaction.

Sur cette bonne parole, je vais m'asseoir, en vous disant pour conclure que la commisison des affaires économiques et du plan donne un avis favorable à l'adoption du budget des travaux publics et transports. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Vallin.

M. Camille Vallin. Mesdames, messieurs, je voudrais, à propos de ce budget, présenter quelques observations.

Tout d'abord, je suis amené à constater, monsieur le ministre, que vous êtes plus discret sur certains problèmes que votre collègue, le secrétaire d'Etat aux finances. M. Giscard d'Estaing, en effet — la radio, la télévision et une certaine presse ont repris avec complaisance ses propos — a promis que les travailleurs paieraient moins d'impôts en 1961 qu'en 1960. La réalité sera certainement bien différente des promesses.

Vous, monsieur le ministre des travaux publics et des transports, vous vous vantez beaucoup moins, et l'on vous comprend, de l'augmentation des taxes sur les transports routiers publics et privés et sur les transports de marchandises par chemin de fer. Car l'augmentation de ces taxes ne peut qu'aboutir à l'augmentation des prix des produits transportés, c'est-à-dire à l'augmentation du coût de la vie.

Vous avez appliqué là, il est vrai — avec quelle diligence ! — les recommandations du fameux comité Rueff-Armand qui sont destinées, nous dit-on, à lever les obstacles qui freinent l'expansion économique, mais qui aboutiront en réalité à écraser un peu plus les travailleurs au profit des monopoles.

Votre objectif, dites-vous, tend à faire correspondre les prix et le coût du service rendu, en fonction de quoi vous diminuez la subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français, ce qui conduit à augmenter ses tarifs de transports des marchandises. Ce sont des considérations du même ordre qui vous avaient amené l'an dernier, dans le budget de 1960, à diminuer la participation de l'Etat au déficit de la Régie autonome des transports parisiens.

Les travailleurs de la région parisienne sont précisément en train de subir les conséquences désastreuses de cette politique. D'abord, ils doivent supporter l'important relèvement de tarifs intervenu le 1er août dernier. Au surplus, ils vont avoir à couvrir le déficit restant sous forme d'augmentation de leurs impôts communaux. En effet, si l'Etat fait dans l'opération une économie de 4.860 millions, les collectivités locales de la région parisienne voient leurs charges passer de 7.300 millions à 10.850 millions et il serait même question, si l'on en croit certaines informations, d'une nouvelle augmentation de 10 p. 100 des tarifs des transports parisiens.

On est loin, quand on touche aux réalités, des déclarations sensationnelles sur la baisse des impôts. Sans doute, M. le ministre nous expliquera qu'il est difficile de faire autrement. Ce n'est pas du tout notre avis.

Si l'on examine la situation de la régie autonome, qui est un service public, n'est-il pas anormal que cet organisme paie le courant électrique consommé au prix fort, alors que tant de sociétés privées bénéficient de tarifs de faveur ? N'est-il pas anormal que la Régie verse à l'Etat, au titre des impôts et des taxes sur le carburant, des sommes considérables ?

Il est donc possible de résorber le déficit, ou de le ramener à des proportions plus modestes sans grever les contribuables parisiens et les usagers, qui sont par ailleurs les mêmes et qui paient ainsi deux fois.

Si maintenant l'on examine la situation de la S. N. C. F., qu'en est-il de ce fameux déficit dont on parle à tout propos et hors de propos ? Si l'on en croit les chiffres qui sont fournis par votre budget, monsieur le ministre, il semble que le déficit de l'exploitation pour 1960 sera de l'ordre de 27 milliards. Or, ce déficit pourrait être facilement résorbé sans qu'il en coûte rien à l'Etat si les tarifs préférentiels accordés aux grosses sociétés capitalistes étaient revisés, car ces sociétés bénéficient de faveurs exceptionnelles et scandaleuses.

En 1938, le prix moyen de la tonne kilométrique était de trente-trois centimes. En 1959, il était de six francs cinq centimes, soit dix-huit fois plus, alors que les prix de gros ont augmenté de trente-quatre fois, le tarif des marchandises au détail de trente et une fois et le tarif des voyageurs de vingt-sept fois.

On a pu calculer qu'en 1959 les trusts qui utilisent les services de la société nationale ont bénéficié d'un cadeau de près de 270 milliards, soit dix fois le montant du déficit d'exploitation. Je dois ajouter qu'ils utilisent ce privilège pour étouffer les concurrents les plus faibles. C'est ainsi qu'une entreprise de ma localité, les hauts fourneaux et fonderies de Givors, qui bénéficiait du tarif préférentiel pour le transport de matières premières et de ses produits finis, en a été privée par ordre de la C. E. C. A. et c'est vous-même, monsieur le ministre, ou vos services qui ont enjoint à la S. N. C. F. d'appliquer les volontés de cet organisme supranational.

Inutile d'ajouter que les hauts fourneaux en question sont aujourd'hui éteints, ce qui n'est pas une manifestation éclatante de prospérité économique et de grandeur nationale.

Ceci étant dit, voilà 270 milliards que vous pourriez faire rentrer dans les caisses de la S. N. C. F. ; vous économiseriez d'abord 27 milliards à l'Etat et on peut se demander ce que le Gouvernement attend pour le faire. En refusant, veut-il nous amener à la conclusion qu'il est plus préoccupé des bonnes finances des sociétés capitalistes que de celles de l'Etat ?

Pourtant, monsieur le ministre des transports, ces 270 milliards vous seraient d'un bien grand secours, n'est-il pas vrai, pour donner satisfaction aux revendications des cheminots, revendications combien légitimes. Faut-il rappeler que le nombre des cheminots est passé de 514.000 agents en 1938 à 359.000 à la fin de 1959 ; que le rendement individuel évalué en unités de trafic par heure de travail d'agent est passé de 50 unités en 1938 à 110,4 unités en 1959, c'est-à-dire qu'il a plus que doublé.

Et pourtant les cheminots en sont bien mal récompensés ! Vous refusez de leur payer à partir d'octobre 1960 le reliquat de 5 p. 100 sur les 11 p. 100 qui leur sont dus depuis 1957. Vous refusez d'appliquer au salaire de base, comme ce serait logique, l'augmen-

tation de 2,31 p. 100 du S. M. I. G. Vous refusez d'aménager les indices hiérarchiques en faveur des petites échelles. Vous vous opposez à la revendication légitime du retour à la semaine de 40 heures en cinq jours sans diminution de salaires, alors que les effectifs des cheminots ont encore diminué de 6.000 unités en 1960. Vous savez bien que la colère est grande dans cette corporation. Attendez-vous qu'elle aboutisse de nouveau à la paralysie des transports ? Nous aimerions, monsieur le ministre, être éclairés sur vos intentions à ce sujet.

Ces premières observations, mesdames, messieurs, seraient largement suffisantes pour expliquer le vote hostile du groupe communiste, mais nous avons d'autres raisons supplémentaires que je voudrais évoquer très brièvement. En ce qui concerne le problème des routes, ce budget ne comporte, sur le plan de l'entretien, aucune amélioration par rapport à l'an dernier. Or, l'an dernier, nous avions déjà insisté sur l'extrême insuffisance de ces crédits. Il faudrait au minimum 35 milliards pour assurer un entretien convenable. Ce budget n'en prévoit que 25. Encore faut-il préciser qu'un certain nombre de ces milliards sont en réalité affectés à autre chose qu'à l'entretien des routes nationales.

Cela n'est d'ailleurs pas pour nous étonner. Nous l'avions prévu au moment de la création du fonds routier. Nous disions alors : le Gouvernement nous demande de créer une taxe supplémentaire sur les carburants sous le prétexte de la nécessité de réaliser un effort supplémentaire d'équipement routier. Mais ne craignez-vous pas, ajoutions-nous, que l'Etat ne soit tenté de détourner ces ressources de leur destination et de réduire les crédits prévus à son budget pour cet objet ?

Les événements ont, hélas ! confirmé nos craintes. C'est ainsi que les crédits prévus chaque année au budget pour les routes nationales n'ont cessé d'être réduits. Au surplus, est-il besoin de rappeler que l'Etat n'a pas hésité à s'approprier indûment les sommes destinées au fonds routier ?

Sans doute, nous devons nous féliciter que l'insistance de notre Assemblée ait réussi à obliger le Gouvernement à rétablir les crédits du fonds routier. Mais il reste que l'essentiel va aux routes nationales qui bénéficient de l'attribution des trois quarts des ressources, alors que le quart seulement est affecté à l'ensemble des tranches urbaines, départementales et communales.

Le Gouvernement continue ainsi à ne pas appliquer la loi. Encore faut-il dire qu'il se réserve au surplus la possibilité de réduire ces crédits dans les années à venir.

Ainsi, mesdames, messieurs, ce budget ne peut, en aucun cas, nous satisfaire. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls. La plupart de nos collègues qui sont intervenus ont protesté, après les rapporteurs, contre les insuffisances notoires de crédits dans différents domaines et contre tel ou tel aspect de la politique que ce budget exprime.

En ce qui nous concerne, les protestations verbales nous paraissant insuffisantes et inopérantes, nous irons plus loin et, mettant comme toujours nos actes en accord avec nos paroles, nous voterons contre le budget qui nous est présenté. (*Arpplaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Brajeux.

M. Jean Brajeux. Monsieur le président, mes chers collègues, ce vieux moraliste bougon qui s'appelle La Bruyère et que je fréquente volontiers m'a appris que « c'est une grande misère que de n'avoir pas assez d'esprit pour bien parler, ni assez de jugement pour se taire. Voilà le principe de toute impertinence. » (*Sourires.*)

La mienne sera d'autant plus grande et, partant, peut-être plus impardonnable qu'en plus je voudrais, monsieur le ministre, attirer votre attention, non plus sur un sujet d'ordre national, mais au contraire fort localisé. Je sais que l'indulgence et la courtoisie de mes collègues sont assez grandes pour me permettre cette audace, mais je pense que je dois, aussi, l'une et l'autre à la certitude où ils sont que mes interventions ne sont jamais longues.

Mon désir est donc, monsieur le ministre, de vous rendre attentif à la grande misère des ponts détruits par la guerre entre Paris et la mer et qui ne sont pas encore reconstruits : je signale en descendant le fleuve, le pont de Rangiport, remplacé par une simple passerelle à piétons, bien qu'il s'agisse d'un chemin départemental très important par sa situation dans une zone urbanisée et industrielle ; le pont de La Roche-Guyon remplacé par un modeste bac, le deuxième pont d'Elbeuf dont je dois dire, pour ne pas être pris en défaut, que sa reconstruction est enfin sur la bonne voie, et enfin, le pont de Courcelles que je connais particulièrement bien, puisque je suis obligé de l'emprunter chaque fois que je dois me rendre à ma préfecture.

Or, monsieur le ministre, quand un département comme le mien a l'honneur de posséder sur son territoire l'une des piles du pont de Tancarville, cet ouvrage qui sert si bien et si magnifiquement le prestige de la France, on est un peu honteux de trouver quelques dizaines de kilomètres plus loin un pont composé de trois travées de pont Bailley et de deux travées d'origine allemande. On l'est d'autant plus qu'il dessert une route nationale, la 316, et qu'il est peut-être un des rares de cette sorte en France qui depuis 1940, soit resté dans cette situation. L'opinion que je viens de vous donner, monsieur le ministre, doit être celle également — *horresco referens !* — des services chargés d'organiser les voyages du chef de l'Etat, car lors de la visite, il y a quelques mois, du Président de la République à travers la Normandie, on n'a pas osé faire passer le cortège officiel sur ce pont, pour des raisons de sécurité certainement, mais aussi pour des raisons indiscutables de manque de grandeur.

Mais, laissant de côté ces questions plutôt sentimentales, il est indéniable que la région qui a été terriblement sinistrée et qui se trouve heureusement en pleine expansion, est particulièrement handicapée par la limitation du tonnage, l'état de vétusté, la circulation alternative à voie unique de cet ouvrage sur lequel les comptages accusent néanmoins un chiffre pondéré de 1.250 véhicules par vingt-quatre heures.

Du jour où il serait reconstruit, on peut affirmer que ce nombre doublera immédiatement et j'ai l'impression que nous nous trouvons dans un cercle vicieux, ayant la conviction que votre administration centrale estime ne pas pouvoir trouver les 400 ou 450 millions nécessaires en raison de la faiblesse du trafic.

Le Gouvernement déploie des efforts louables et fructueux d'ailleurs pour favoriser la décentralisation industrielle ; il semblerait anormal que le seul pont sur une route nationale, qui ne soit pas encore reconstruit entre Paris et Le Havre, reste toujours dans cet état. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je serais très heureux si vous vouliez bien me donner une assurance à ce sujet. (*Applaudissements sur divers bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le ministre, je ne parlerai ni de ports, ni de routes, ni de tourisme parce que vous ne manqueriez pas de me renvoyer au ministère d'Etat chargé des investissements dans les départements d'outre-mer. J'évoquerai seulement ici une question d'administration pure.

J'ai été saisi des doléances du personnel auxiliaire des travaux publics du département de la Martinique. J'ai sous les yeux l'état nominatif de tous les auxiliaires de bureau et de service en fonction dans ce département avec indication de leurs dates de recrutement. Je constate que trois auxiliaires de bureau comptent plus de vingt ans de service et que dix-sept d'entre-eux comptent entre onze et dix-sept ans de service. Je ne parle pas des auxiliaires qui ont été recrutés postérieurement au 1er avril 1950 et dont le sort est lié à celui de tous les auxiliaires de l'Etat recrutés après cette date et pour lesquels aucune décision n'a été prise jusqu'à ce jour pour l'ensemble des ministères. Mon intervention concerne exclusivement le personnel auxiliaire qui était en fonction au moment de la promulgation de la loi du 3 avril 1950 et qui, en conséquence, selon les stipulations expresses de la loi, devait être titularisé dans les cadres d'agent de bureau ou de service créés à cette intention.

J'ai interrogé à ce sujet votre représentant, l'ingénieur en chef à Fort-de-France ; il n'a pas cru devoir me répondre.

M. Bernard Chochoy. Il a eu tort.

M. Georges Marie-Anne. Je suis par conséquent amené à vous demander, monsieur le ministre, si vous pourriez nous dire pour quel motif la direction des ponts et chaussées de Fort-de-France n'a pas cru devoir se conformer aux impératifs inscrits dans la loi du 3 avril 1950 en procédant à la titularisation, dans les cadres d'agent de bureau ou de service, de tous les auxiliaires d'Etat qui étaient en fonction antérieurement à la promulgation de la loi du 3 avril 1950.

J'aimerais également savoir, monsieur le ministre, si dans le cadre des crédits qui sont prévus au présent projet de budget de votre ministère, il vous sera possible de remédier à cette situation anormale. Je crois devoir ajouter que le service des ponts et chaussées est le seul service de l'Etat, à la Martinique, où existe une telle situation.

Enfin, je voudrais savoir si les chefs des services de l'Etat qui vous représentent dans les départements d'outre-mer ont la liberté d'appliquer ou de ne pas appliquer, selon leur gré ou selon leur humeur, les prescriptions figurant dans les lois votées par le Parlement. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le ministre, je n'ai pas l'intention de poursuivre longtemps cette intervention.

J'ai écouté avec attention nos rapporteurs et les différents orateurs qui m'ont précédé. J'ai le sentiment, malgré le pessimisme d'un de nos collègues, que finalement vous sortez de cet examen de manière assez satisfaisante. Les éloges ou tout au moins les demi-éloges ont été plus nombreux que les reproches. Seulement, croyez tout de même que cette satisfaction est surtout à base de résignation.

Je voudrais attirer simplement votre attention sur deux ou trois points.

Il n'est pas douteux que vous avez pu, sur le plan routier, donner au Parlement un certain nombre d'assurances qui apportent un progrès considérable. En particulier vous avez évoqué cette trilogie de trois fois trente milliards : trente milliards pour l'entretien des routes, trente pour l'aménagement du réseau routier, trente pour les autoroutes. J'observe que sur le budget de 1961, il en manque un peu, en ce qui concerne l'entretien des routes, puisque nous n'arrivons pas tout à fait à 26 milliards. S'agissant des 60 autres milliards, je constate — et je vous en donne acte — que dans les autorisations de programme ce chiffre est même sensiblement dépassé. Ce qui nous préoccupe, c'est de savoir dans quelles conditions le financement pourra être assuré, non pas seulement en 1961 — parce qu'un effort sur une année n'aurait aucun sens — mais pendant la très longue période de quinze ans que vous avez vous-même envisagée.

Or le fonds routier tel qu'il a été accepté par le Parlement — le Sénat à son corps défendant — vous donne environ 43 milliards. Cette année encore, on a un peu escamoté les tranches départementale et communale, mais je crois pouvoir vous assurer que si nous acceptons, une fois de plus, que la répartition ne corresponde pas aux textes votés et aux engagements pris, il ne nous sera plus possible l'année prochaine d'approuver un budget de cette nature qui ferait fi des obligations impérieuses que connaissent les départements et les communes d'assurer l'entretien de leur réseau routier.

L'un de nos rapporteurs a très opportunément fait figurer parmi les chiffres et indications qu'il donne en additif à son rapport la démonstration que chaque département dépense plus par kilomètre de route départementale que l'Etat n'en dépense lui-même par kilomètre de route nationale.

Donc, si je fais un compte approximatif : 43 milliards, moins un tiers revenant à la voirie départementale et nationale, c'est-à-dire 14 milliards cela correspond ou à l'amélioration du réseau routier, ou à la construction des autoroutes. Il sera tout de même intéressant de savoir dans quelles conditions vous réussirez à attendrir l'ogre de la rue de Rivoli, je veux dire votre collègue du ministère des finances, pour obtenir que cette dotation soit conforme aux promesses qui ont été faites et qui, dans une très large mesure, je vous l'assure, monsieur le ministre, ont conditionné l'accueil plutôt favorable qui vous a été réservé dans cette maison.

J'en viens à ma deuxième observation. On a beaucoup parlé tout à l'heure de déficit. Je ne dirai pas grand-chose, ne voulant pas déchaîner les foudres de mes collègues de la région parisienne, sur le déficit de la R. A. T. P. Il n'est pas douteux que, malgré une augmentation très sensible des tarifs des transports en commun de la région parisienne, le déficit reste considérable. J'attire l'attention des dirigeants et des usagers sur cette situation qui, hélas ! n'est pas d'aujourd'hui, mais qui fait que, présentement, faute de possibilités d'investissement, la région parisienne est certainement parmi les grandes agglomérations celle dont le réseau des transports en commun est le plus vétuste. Permettez-moi de vous dire qu'à l'heure actuelle peu de grandes ville de province voudraient se contenter du matériel qui est encore en usage dans la région parisienne.

Quant au déficit des chemins de fer, le chiffre qui a été indiqué tout à l'heure est, je crois, celui de 27 milliards. Malheureusement, le déficit de la S. N. C. F. est un ensemble extrêmement complexe. Il y a là une foule de déficits, des grands et des petits. Le chiffre de 160 milliards me semble correct quant au sacrifice consenti par l'Etat en faveur de la S. N. C. F. Je dirai même que c'est presque une institution rassurante en ce sens que les républiques passent, mais que le déficit de la S. N. C. F. demeure au même niveau. C'est là, évidemment, la constatation d'une certaine pérennité, alors qu'on diminue dans des proportions sensibles le nombre des cheminots et que l'on augmente les tarifs !

Je sais, monsieur le ministre, combien il est peut-être dérisoire pour vous de constater que, sur un total de crédits de 300 ou 350 milliards qui vous est accordé, la moitié est destinée à compenser des déficits et ne peut en rien vous servir à des créations de services ou d'institutions ou à l'entretien de ceux qui existent.

Je souhaite qu'il vous soit possible, monsieur le ministre, de nous donner sur ces questions de tarifs certaines indications, notamment quant à l'attitude finale du Gouvernement au sujet du rapport Rueff qui préconise l'établissement de tarifs de chemins de fer en fonction du prix de revient réel, la position du Gouvernement ayant toujours été jusqu'ici de favoriser le maintien, sinon le développement économique d'un certain nombre de régions défavorisées.

Je voudrais signaler un point que notre commission entend développer et pour lequel elle voudra certainement avoir recours à vous dans les semaines ou dans les mois qui vont suivre. Nous sommes très émus par le fait que les divers transports français qui sont tous, à un degré ou à un autre, aidés et subventionnés par l'Etat se livrent, dans des conditions souvent obscures et sur lesquelles le Gouvernement est à peu près démuni de moyens réels d'action, à une concurrence qui se traduit naturellement par une majoration des déficits.

Je pourrais rappeler certains exemples, antérieurs à votre présence au ministère et dont j'ai eu, je crois, la responsabilité sans que j'aie pu intervenir utilement, car je retire de ma fréquentation avec la S. N. C. F. cette conclusion, que, généralement, j'ai pu empêcher la S. N. C. F. de faire quelque chose que je ne voulais pas qu'elle fasse mais que je n'ai jamais pu la contraindre à faire quelque chose qu'elle ne voulait pas faire. C'est un signe des temps dont je ne tire pas d'autre conclusion.

Ainsi, lorsqu'il a été question au Parlement français de la construction du canal du Nord — et le Gouvernement a pris des engagements formels — par un tour de passe-passe auquel le ministre — je n'accable personne puisque c'était moi (*Sourires.*) — n'a rien compris, la S. N. C. F. a modifié son plan d'électrification en abandonnant l'électrification en direction de Strasbourg et en la transférant instantanément sur Lille. Il y a là une forme de concurrence difficile à comprendre car finalement c'est l'Etat qui a fait les frais des deux opérations.

J'ajoute aussi — je l'ai souvent mentionné — qu'il existe incontestablement des trains que la S. N. C. F. paie très cher uniquement parce que cela lui paraît être un moyen de gêner un peu le développement de certaines lignes aériennes. Nous en reparlerons. Je m'excuse de le faire en avance, mais en réalité tout se tient.

Or, il y a je crois cinq ans, on a créé la commission des comptes transports de la nation. Je ne la critique pas. Elle est composée de gens parfaitement honorables qui ont beaucoup travaillé. Je me souviens avoir présidé quelques-unes de ses réunions, comme vous l'avez fait sans doute, monsieur le ministre, et pris connaissance de travaux remarquables et poursuivis avec beaucoup de conscience, qui analysaient un certain nombre d'éléments de prix de revient.

Il convient maintenant puisqu'on dispose des calculs poursuivis sur un certain nombre d'années d'en tirer des conclusions. Dans la mesure où il reste aux commissions parlementaires certaines prérogatives, c'est une étude que notre commission a décidé d'entreprendre. Elle souhaite pouvoir le faire en accord avec vous parce que le bénéficiaire en sera évidemment la nation.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais faire, sous réserve de remarques de détail qu'il me sera possible de présenter au cours du débat. Je ne dis pas que vous êtes acquitté à la majorité de faveur. (*Sourires.*) Du moins terminons-en sur une citation poétique dans ce budget :

J'aime ce qu'il me donne et je plains ce qu'il m'ôte.

En espérant, bien sûr, que nous pourrons faire mieux la prochaine fois ! (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le ministre, mon intention est de vous poser quelques questions.

La première — vous vous en doutez bien — qui a été évoquée tout à l'heure par notre collègue M. Yvon est celle du port de Bayonne.

Vous savez exactement où en est la question, qui semble actuellement traîner dans une commission interministérielle gravitant autour du plan. Les commissions interministérielles ont du bon et du mauvais. Elles marchent un peu à la manière des convois maritimes, c'est-à-dire qu'on s'aligne toujours sur le plus lent, sur le plus timoré, sur celui qui entrave la marche du convoi. Il s'y trouve toujours des gens soit pour dire non, soit pour demander des suppléments d'enquête ou d'information, alors que tout a été étudié et que vous-même, monsieur le ministre, vous paraissez avoir nettement pris parti.

Je n'insisterai pas sur la progression évidente du tonnage du port ni sur les mauvaises conditions dans lesquelles se fait et

se fera le trafic tant que les travaux de la digue Nord et de la tranquillisation du port n'auront pas été entrepris. Or, ces travaux sont la condition même du développement économique de la région. Je pose alors la question : Veut-on faire de la décentralisation autrement que dans des discours ? Veut-on aider les régions sous-développées à se développer ? Quand seront mis en chantier les travaux du port de Bayonne ? Car je ne pense pas, monsieur le ministre, car vous êtes fort occupé en ce moment — et je le comprends — qu'il vous plaise d'entendre parler chaque année du port de Bayonne dans la discussion budgétaire.

C'est une affaire virtuellement décidée. On dirait qu'au moment de passer à la réalisation, on ne sait quelle timidité ou quelle hésitation fait que l'on reporte toujours la décision. Il faut un arbitre qui ne peut être que vous. Alors, je vous en prie : ordonnez à ceux qui traînent encore d'en terminer et de vous fournir les éléments d'une décision rapide, car il sera trop tard si l'on attend deux ans.

C'est avant 1961 que la décision doit être prise pour que, grâce aux fonds de concours réunis par les collectivités locales, les travaux puissent être commencés dès l'année prochaine.

Ma deuxième observation a trait à la réponse que vous avez bien voulu faire, en date du 21 novembre, à une double question écrite que j'avais eu l'honneur de vous poser le 26 septembre.

Cette question était relative, en premier lieu, à la circulation sur la côte basque et à son réseau routier.

Je vous signalais que cette région touristique importante voit son avenir menacé parce que, en période de pointe — une pointe qui se trouve à la fois aiguisée et raccourcie par le fait du Gouvernement, et j'en dirai un mot tout à l'heure dans un autre ordre d'idée — il devient pratiquement impossible de circuler. Or, c'est non seulement une région touristique importante, mais un grand itinéraire international puisque c'est la principale voie d'accès pour l'Espagne, le Portugal et le Maroc.

Rien ne paraît avoir été je ne dirai pas prévu — parce qu'il y a bien longtemps que les projets sont arrêtés, voilà déjà cinq ans que l'on nous assure que l'autoroute va être construite — mais jusqu'ici nous ne voyons rien venir.

Votre réponse au *Journal officiel* cependant nous ouvre une lueur d'espoir malgré les gros titres des journaux qui, ces jours-ci, parlant d'autoroutes, ont oublié de mentionner, bien entendu, ce qui pouvait intéresser le Sud-Ouest.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Très bien !

M. Guy Petit. Dans votre réponse, il est indiqué : « Cette autoroute est inscrite en première urgence au programme général d'équipement routier approuvé en mars 1960 par le Gouvernement et dont la réalisation par étape commencera à partir de 1961 ».

S'agit-il, monsieur le ministre, en 1961, d'une étape symbolique ? S'agit-il d'entreprendre le tour du monde en quatre-vingts ans ou d'un projet effectif et rationnel qui comportera des étapes rapprochées et par conséquent des tranches de deux ou trois ans qui permettront de réaliser cette autoroute indispensable à un grand itinéraire comme celui dont je parle ?

Enfin, j'avais posé une question qui a dû être jugée insidieuse par vos services. Je sais comment se préparent les réponses aux questions écrites des parlementaires. Je sais qu'il ne faut pas incriminer le ministre dont nous connaissons la grande activité. Je dois vous dire en toute amitié qu'elle est prodigieuse parce que le département des travaux publics est fort lourd. J'avoue qu'un grand nombre d'entre nous manifeste une juste admiration pour la façon dont vous vous acquittez de cette lourde tâche. Je le dis sans flagornerie. Alors on vous a préparé une réponse à ma question.

Ma question était la suivante. Je vous demandais de me donner avec la ventilation, selon leurs diverses rubriques, des crédits accordés à quelques départements touristiques sur le fonds spécial d'investissement routier et je les énumérais : Basses-Pyrénées, Alpes-Maritimes, Pyrénées-Orientales, Savoie et Haute-Savoie.

La réponse qu'on vous a proposée et que vous avez signée deux mois environ après le dépôt de ma question est la suivante : « En ce qui concerne la question relative au volume des crédits du fonds routier accordés en 1960 et prévus pour 1961 au titre des divers départements, en distinguant les chapitres du fonds routier, nécessite des recherches assez longues et sera communiquée directement à l'honorable parlementaire ».

Franchement, je sais que le ministère des travaux publics est beaucoup trop bien organisé pour qu'il faille de très longues recherches pour adresser à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées de ces cinq départements un questionnaire qu'un ingénieur en chef zélé pourrait remplir en quarante-huit heures et qu'un ingénieur en chef moins zélé remplirait en huit jours.

Lorsqu'on me répond qu'il faut de grandes recherches, je comprends que l'on désire éviter des comparaisons gênantes surtout à paraître dans le *Journal officiel*, car la réponse qui intéresse les Basses-Pyrénées aurait intéressé aussi un certain nombre d'autres départements et par conséquent un certain nombre d'autres parlementaires qui suivent dans le *Journal officiel* les réponses des ministres, auxquelles ils attachent une très grande importance. J'aimerais, monsieur le ministre, avoir cette réponse assez rapidement.

Je vous promets de ne pas tirer un tract à la ronéo pour la faire connaître à tout le monde. (*Sourires.*) Il est cependant possible que d'autres collègues demandent à en être informés et l'on ne voit pas pourquoi ne serait pas publié chaque année le tableau des crédits affectés au titre du fonds routier à chaque département avec des rubriques précisant l'usage envisagé. Si les crédits globaux sont insuffisants, il y a ensuite, dit-on — ce n'est pas seulement d'aujourd'hui ; cela a existé de tout temps — des accommodements avec le ciel : certains se trouvent bien partagés et d'autres moins bien partagés.

Si j'ai posé la question, croyez-moi, ce n'est pas tout à fait sans calcul ni sans quelque motif. J'aimerais bien connaître les chiffres officiels. Aussi, je vous prie de bien vouloir donner des instructions afin que la longueur de ces recherches soient réduite. (*Sourires.*)

Enfin, je vous ai indiqué tout à l'heure que la pointe de la circulation sur la côte basque était de plus en plus aiguë et, en même temps, de plus en plus courte du fait d'un problème très grave pour le tourisme saisonnier, surtout au sud de la Loire : celui de la rentrée scolaire au 15 septembre.

M. André Maroselli. Il en est de même partout !

M. Guy Petit. Je l'admets parfaitement et je ne demande pas mieux, mon cher collègue et ami, que d'être appuyé par tout le monde à cette occasion.

M. Billières, votre ancien collègue de l'Assemblée nationale, ancien ministre de l'éducation nationale, dans une intervention que je qualifierai d'éclatante, parce qu'elle a fait à l'époque un certain bruit, au dernier congrès de la confédération pyrénéenne à Argelès, a défendu la thèse d'après laquelle cette rentrée anticipée n'était nullement nécessaire à l'enseignement, mais qu'elle était même nuisible. (*Très bien !*)

Qu'on ne se prévale donc pas des nécessités de l'éducation ou de l'enseignement ; nous savons très bien l'opinion conforme à la nôtre du corps enseignant auquel on fait évidemment grief de plaider *pro domo*.

Il faudrait en finir ! On m'a assuré — et il semble que ce soit là le point de la question — qu'on reviendrait en 1962 à la rentrée au 1er octobre, parce qu'on reconnaissait qu'on avait commis une erreur. Si on a fait une erreur, pourquoi mettre deux ans à la réparer ? Pourquoi ne pas revenir à la rentrée scolaire au 1er octobre 1961 ?

Je veux vous fournir les indications précises. Dans une ville que je connais bien, grâce à des efforts soutenus pendant de longues années après la Libération, nous étions parvenus à rendre le mois de septembre presque aussi rentable que le mois d'août. Actuellement, il vient en septembre la moitié de la clientèle touristique. C'est encore plus vrai pour les stations thermales, qui nous venait en 1958, avant qu'on ne prenne cette fâcheuse mesure, et juillet ne rattrape pas les pertes subies en septembre.

Vous avez toujours été le champion de l'étalement des vacances, de l'allongement de la saison. Il importe que dans les comités interministériels, le ministre du tourisme fasse entendre sa voix avec force. Si tout le monde convient qu'une erreur a été commise, qu'on s'empresse de la réparer. Ce n'est pas déchoir que de reconnaître ses erreurs, à moins que tout le monde s'imagine être doué d'infaillibilité.

Enfin, il y a tout de même là une erreur à réparer, et à réparer très vite. J'insiste, car cette situation est vraiment fâcheuse. Nous avons suffisamment de tracas avec les intempéries et avec les éléments sans voir encore l'administration s'en mêler (*Rires.*) pour rendre précaire une industrie essentielle de notre pays incertaine, et pour faire disparaître le fruit de longs efforts, parce que, dans un bureau, un fonctionnaire qui avait ce projet au fond de son tiroir depuis longtemps, a eu le bonheur de le faire signer par un ministre et que, depuis lors, on n'a pas voulu reculer. Tout cela est certain. Il faut changer de méthode.

Je m'adresse à vous, monsieur le ministre, parce que vous n'avez point de préjugé en la matière. Vous êtes le défenseur naturel du tourisme. Nous attendons de vous qu'on mette fin très vite à cette erreur grave et très préjudiciable à tous les intérêts touristiques. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Edouard Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Mes chers collègues, je voudrais présenter quelques brèves observations au sujet d'une question qui a déjà été abondamment traitée ici, celle du fonds d'investissement routier et des crédits nécessaires au développement des routes et des autoroutes.

Je tiens d'abord à féliciter M. le ministre des travaux publics pour les résultats qu'il a obtenus — et je sais que ce n'est pas facile — en ce qui concerne les augmentations de crédits que le ministère des finances lui a consenties cette année : 30 milliards d'anciens francs pour les autoroutes, 30 milliards pour le réseau routier proprement dit, sans même parler des 30 milliards prévus comme crédits d'entretien. Ce ne sont pas des chiffres négligeables, c'est pourquoi, très sincèrement, je l'en félicite.

Mais nous sommes talonnés par des nécessités urgentes. Une crise de notre industrie automobile ne peut même pas, hélas ! être exclue des prévisions. Surtout la concurrence internationale ne cesse de se développer, concurrence qui risque, dans les années très prochaines, de détourner de notre pays les courants touristiques essentiels, comme le remarquait tout à l'heure mon collègue Guy Petit, à notre balance des comptes.

Or, le programme actuel d'autoroutes, cependant bien modeste puisque c'est celui qui avait été établi en 1955, ne pourrait être achevé avant 1975.

Que faire pour accélérer la réalisation de ce programme ? Augmenter les crédits ? Bien entendu, c'est souhaitable. Mais est-ce vraisemblable en raison des charges importantes auxquelles nous avons à faire face dans tous les domaines ? Nous avons bien été obligés de constater à regret, et combien de mes collègues l'ont souligné avec nous, les prélèvements exceptionnels qui ont été effectués depuis sa création, sur les ressources du fonds d'investissement routier. Des centaines de milliards qui auraient permis de faire progresser la modernisation du réseau départemental et communal, tout en assurant d'ailleurs, s'ils avaient été utilisés, la réalisation d'une partie importante de l'indispensable réseau d'autoroutes françaises.

Le conseil économique, dans une longue étude qu'il vient de consacrer à ce problème, rappelle avec raison que nous sommes déjà en retard de cinq ans sur les prévisions de 1955 et que le déroulement des travaux sera fonction des possibilités de financement.

Or le prix de construction d'un kilomètre d'autoroute ne cesse d'augmenter. J'ai appris moi-même combien les chiffres sont maintenant différents de ceux que j'avais connus, puisqu'ils oscillent entre 250 millions de francs anciens en rase campagne et 500 millions en terrain difficile.

Par conséquent, nous ne pouvons pas éviter de recourir à un financement harmonieux des travaux routiers, à la fois sur des crédits budgétaires et des crédits d'emprunt. Recourir à l'emprunt, c'est non seulement inévitable, mais souhaitable.

C'est ce qui s'est fait au siècle dernier pour la construction des chemins de fer. C'est ce que font la S. N. C. F. pour l'électrification des réseaux, l'E. D F., la compagnie nationale du Rhône pour la construction des barrages, les aéroports et les ports pour l'équipement de leur infrastructure.

Alors, pourquoi sembler si réticent en ce qui concerne la route, pourquoi ne pas transformer le fonds spécial d'investissement routier en un organisme public susceptible d'émettre des emprunts ? Le fonds routier est déjà autorisé par la loi à consentir des prêts, ce qu'il a fait dans certains cas, en particulier, pour le financement du pont de Tancarville.

C'est ce que font d'ailleurs d'autres pays d'Europe. L'Allemagne retire chaque année de l'emprunt environ 65 milliards d'anciens francs, dont 20 pour la construction des autoroutes. L'Italie aura consacré, entre 1955 et 1965, 1.500 milliards de lires à ses investissements routiers, dont 365 provenant des emprunts privés. La Belgique assure la modernisation de ses routes par les emprunts du fonds des routes à la cadence de 20 à 25 milliards d'anciens francs français par an.

Ainsi que le dit le Conseil économique, ces emprunts seraient gagés dans l'immédiat par des péages — j'en ai été assez le partisan pour ne pas avoir besoin de le répéter — seul moyen pratique d'assurer un démarrage rapide, ce qui me paraît maintenant reconnu généralement. Mais, pour l'avenir, il faudrait envisager la possibilité de gager partiellement les recours à l'épargne sur le fonds routier. On pourrait d'ailleurs — c'est une suggestion que j'apporte ce soir à M. le ministre des travaux publics, je sais qu'il connaît la question, mais j'aimerais obtenir une réponse de lui à ce sujet — envisager également le recours à des emprunts basés sur des péages collectifs en affectant à ce service un prélèvement sur la taxe intérieure des carburants.

A ce point de vue, l'exemple belge est très intéressant : on procède, sur la future autoroute Anvers-Courtrai-Lille, à un appel aux capitaux privés qui seront rémunérés par des subventions annuelles de l'Etat proportionnelles au comptage de la circulation.

Voilà, monsieur le ministre, quelques suggestions. Je souhaite qu'elles puissent être retenues. Etant donné l'évolution internationale et notre obligation d'harmoniser nos prix dans le cadre du Marché commun, ce financement du service des emprunts serait facilité grâce à la diminution des taxes sur les carburants routiers, diminution qui est absolument indispensable non seulement pour notre avenir touristique mais même, comme je le disais il y a un instant, si l'on veut rester dans le cadre du Marché commun. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Audy.

M. Marcel Audy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais rapidement, pour ne pas alourdir cette séance budgétaire, dire quelques mots de la politique de la S. N. C. F. sur l'emploi des traverses en bois.

Ce problème a souvent été évoqué ; la S. N. C. F., dirigée par des techniciens remarquables, mais qui aiment les bouleversements comme tous les techniciens, tend à méconnaître son devoir pour se diriger lentement, mais sûrement, vers l'utilisation des traverses en béton en délaissant la traverse de bois.

C'est ainsi que, maîtresse absolue du marché des traverses, elle a, au cours des vingt dernières années, mené une politique qui ne tenait aucun compte de l'intérêt général, pendant la guerre en faisant réquisitionner les bois, ensuite en faisant interdire toute exportation, puis en les libérant, puis en les contingentant, fixant les prix à sa guise suivant les moments ou les commodités de ses approvisionnements.

En même temps, les achats, qui étaient de 5 millions de traverses en moyenne chaque année depuis 1950, se sont amenuisés peu à peu à partir de 1954 pour atteindre 2.500.000 seulement pour cette année et l'année dernière.

Nous savons que, maintenant que le réseau S. N. C. F. est remis en état des destructions ou du manque d'entretien inhérent à la guerre, les commandes de traverses ne peuvent plus être ce qu'elles ont été. Mais, où nous protestons, c'est sur la volonté de la S. N. C. F. de reconvertir sa technique de pose de voie par l'utilisation développée peu à peu de la traverse de béton.

Au début, de timides essais de 100.000 à 200.000 traverses par an ont été faits qui atteignent depuis quelques années 600.000 à 700.000, soit 25 p. 100 de la quantité de traverses achetées annuellement.

A quels résultats arriverons-nous ? Les exploitants forestiers ont actuellement un million de traverses en stock. Ils n'achètent plus les bois correspondant à la qualité des traverses, c'est-à-dire les bois de bocages, de bordures, les petites grumes noueuses, impropres à la charpente et au parquet et les grumes de cimées des arbres de qualité. Tous ces bois sont en danger et, pourtant, ils participaient par leur vente à aider nos petits cultivateurs à équilibrer leurs revenus, surtout lorsqu'ils étaient contraints de procéder à des achats de matériel ou à des réparations d'immeubles.

Les bois de feu ne se vendent plus, aucun débouché ne peut être trouvé pour ces bois de qualité secondaire, mais excellents pour la fabrication de la traverse.

La S. N. C. F., justement parce qu'elle est nationalisée, n'a pas le droit d'oublier qu'elle se doit de considérer tous les aspects du problème et non pas son seul aspect technique. Et ceci d'autant plus que la traverse en bois présente de nombreuses qualités. En voici une liste énumérée dans une revue allemande publiée l'année dernière : élasticité qui atténue les chocs du matériel roulant, diminution des vibrations, manipulation plus facile sans précautions particulières puisque les traverses en bois ne cassent pas, remplacement facile et rapide des traverses usées, isolation parfaite pour l'emploi des signaux électriques, dégâts réduits en cas de déraillement, tant en ce qui concerne la voie qu'en ce qui concerne les véhicules, bonne résistance aux influences chimiques, réutilisation des traverses usées, soit pour des voies secondaires ou de garage, soit comme clôtures ou bois de feu, longévité très satisfaisante — trente ou quarante ans — qui augmentera dans un proche avenir, obligation de l'emploi du bois pour les appareils d'aiguillage, très bonne adhérence sur le ballast.

Le béton ne possède pas toutes ces qualités. Seule la question de la longévité pourrait se discuter et encore ne pourrait-on en parler avec certitude qu'après trente ou quarante ans d'utilisation et de résistance à la chaleur, au soleil, au gel, à la pluie, aux chocs, etc.

Quant à la facilité de la pose des voies soudées, qui serait améliorée par l'utilisation de la traverse de béton, nous ne sommes pas convaincus puisque autant de rails longs sont en service sur bois que sur béton.

Enfin, argument décisif, la traverse en bois coûte en moyenne 1.000 francs de moins la pièce que celle en béton ce qui, pour 600.000 traverses en béton achetées, représente une somme de 600 millions d'économies annuelles.

Les arguments techniques et financiers étant favorables, terminons en rappelant l'importance économique et sociale de l'emploi du bois : 1° par le revenu supplémentaire qu'il apporte aux petits agriculteurs tentés, en raison de leurs difficultés, par l'exode rural, qui sera indiscutablement accélérée s'ils ne peuvent commercialiser comme auparavant leurs produits forestiers ; 2° par les nombreux emplois à temps complet ou occasionnels procurés par l'exploitation forestière dans l'abattage, le débardage, le transport et le sciage des bois à traverses ; 3° par l'utilisation de bois feuillus qu'il importe d'exploiter pour leur substituer un enrésinement profitable aux propriétaires et à la nation qui manque de fibres nobles.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, monsieur le ministre, d'essayer de convaincre la S. N. C. F. — que, par ailleurs, nous sommes heureux de complimenter pour ses réalisations remarquables et la magnifique tenue de son réseau et de son personnel — que l'emploi de la traverse en bois est une nécessité nationale, ou, si cela est nécessaire, de lui imposer cet emploi.

Il est normal que la fabrication de traverses en béton ait été mise au point, mais elle doit rester une source d'approvisionnement d'appoint ou de secours.

L'économie du ciment n'est pas en danger. L'expansion de la construction lui assure un présent confortable et un avenir superbe. Par contre, éteindre peu à peu, comme on en devine la tendance, l'utilisation des traverses en bois, serait criminel, car sans profit pour personne. Des pertes difficiles à chiffrer, mais considérables, ajouteraient encore au désarroi des campagnes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Leygue.

M. Louis Leygue. Monsieur le ministre, je vous demande tout simplement l'autorisation de vous adresser une très modeste requête. Je suis persuadé que vous l'accueillerez avec d'autant plus de bienveillance qu'elle ne s'accompagne d'aucune demande de crédit.

Depuis quelques années, monsieur le ministre, les communes rurales ont fait un effort considérable pour aménager et moderniser un réseau vicinal très étendu, d'une longueur parfois de plusieurs dizaines de kilomètres pour des communes de moins de mille habitants. Cet effort a été financé à l'aide des prêts de la caisse des dépôts et consignations, qui peut attester de l'importance des crédits alloués et, partant, des travaux réalisés.

Ces chemins n'ont pas une structure permettant la circulation des poids lourds. Or, dès leur mise en état, ils sont empruntés par des camions de dix ou quinze tonnes, parfois d'un tonnage supérieur, marchant à vive allure, 70 ou 80 kilomètres à l'heure, et par tous les temps. Cette circulation désordonnée entraîne une détérioration très rapide des chemins et, en quelques mois, réduit à néant l'effort de remise en état entrepris par les municipalités.

L'administration, saisie des doléances des maires, ne paraît pas armée pour déférer à leur désir de réglementer la circulation sur le réseau communal. Les maires ruraux souhaiteraient, monsieur le ministre, qu'un texte précis leur permît cette réglementation et même l'interdiction de l'accès à certaines routes aux véhicules d'un tonnage disproportionné aux possibilités de la voirie. Un plan de coordination pourrait être établi dans le cadre communal, intercommunal ou d'arrondissement avec le concours de l'autorité de tutelle et de l'administration des ponts et chaussées, en conciliant les nécessités de la circulation avec les soucis financiers des collectivités locales.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que les maires ruraux vous sauront gré de les aider dans leur tâche et, d'avance, je vous remercie de la sollicitude que vous voudrez bien leur témoigner. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, après avoir entendu les citations classiques qui ont émaillé les interventions de plusieurs orateurs, je serais tenté, pour tirer la philosophie de mon budget à la manière de mon prédécesseur et ami, M. Auguste Pinton, de citer Montherlant en inversant ses propositions. Montherlant disait : « Je suis tenté de m'estimer en me considérant et de me mépriser en me comparant ». Je crois être obligé de faire le contraire et je vous demande de me mépriser en me considérant, car le budget que j'apporte n'est peut-être pas extraordinaire, mais de m'estimer en me comparant, si nous nous référons aux budgets précédents. (*Applaudissements.*)

Trois points ont été soulevés et mis en lumière par les rapporteurs et les divers orateurs. Je les en remercie. Je suis très reconnaissant de l'effort fait par le Sénat et de la sympathie et du désir de collaboration qu'il a montrés, soit pour soutenir mes propres revendications au sein du Gouvernement, soit pour demander d'étudier avec lui tel ou tel problème qui nous intéresse tous.

Examinons d'abord la réforme du personnel.

Sur ce point, j'ai l'impression d'avoir rencontré une assez large approbation. Je veux cependant répondre à M. Bouquerel, qui me demandait des détails sur l'équilibre des emplois créés et des emplois supprimés. Il est prévu, d'une part, la création d'environ 1.800 emplois de technicien et de 700 emplois de dessinateur, d'autre part, la suppression progressive, en cinq ans, de 4.560 emplois d'agent de travaux, de 312 emplois de conducteur, de 600 emplois de commis et de 400 emplois d'ingénieur T. P. E., soit 5.872 emplois, ce qui permettra, en cinq ans, d'économiser près de 3.500 emplois, ce que nous ne faisons, bien entendu, que progressivement, année par année, et dans le cadre que j'ai déjà défini l'an dernier.

Mlle Rapuzzi et d'autres orateurs ont soutenu et mis en évidence les demandes des conducteurs et agents de travaux. Ceux-ci n'ont pas été oubliés dans la réforme, même s'ils n'ont pas été traités aussi bien que je l'aurais voulu, compte tenu de l'originalité de leur fonction, que M. Bouquerel a signalée.

En fait, s'ils n'ont pas pu obtenir ce qu'ils désiraient, c'est que personne n'a obtenu, dans la réforme, la totalité de ce qu'il souhaitait et qu'il a fallu respecter une hiérarchie, un équilibre dans les situations respectives, sur le plan indiciaire, des différents grades.

Je répète ici qu'une nouvelle amélioration de la situation des conducteurs et agents de travaux, dans ces conditions, ne peut se concevoir que dans le cadre d'une nouvelle étude d'ensemble applicable à toutes les catégories. Sans quoi, quelle serait la position des ingénieurs des travaux publics, des adjoints techniques ou de tels autres ?

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi, avec l'autorisation de M. le ministre.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre, je ne voudrais pas prolonger cette discussion, mais il me semble que vous pourriez arriver à cette amélioration de la situation des agents et des conducteurs de travaux en alignant leur sort sur celui fait aux agents de même catégorie ayant des responsabilités analogues dans les autres ministères, tel, par exemple, le ministère des postes et télécommunications.

M. le ministre. Je n'ai pas l'impression, mademoiselle, que ni mon collègue du budget, ni celui des postes et télécommunications considèrent que nous sommes moins bien traités sur ce plan que les agents des postes et télécommunications. Mais je ne veux pas faire de rivalités.

Je vous signale aussi que, malgré les craintes exprimées par les conducteurs de travaux, l'unité de leur corps est restée parfaitement préservée. Je n'ai jamais eu l'intention de faire deux corps. Si nous avons prévu que la création des grades de conducteur principal et d'agent breveté offrait aux intéressés des chances de promotion supérieure, c'était justement pour permettre cette promotion sur laquelle vous-même, mademoiselle le rapporteur, ainsi que M. Bouquerel, avez attiré mon attention.

J'ai noté la question posée par M. Marie-Anne en ce qui concerne les auxiliaires Antillais. Je connais la loi du 3 avril 1950. Elle s'applique bien à tous les départements français, elle a reçu à notre connaissance une application générale. Si le département de la Martinique révèle des cas comme ceux que m'a signalés M. Marie-Anne, je ferai ouvrir une enquête pour rechercher comment une omission aurait pu être commise.

Un mot tout de suite, bien que la question doive revenir au moment de la discussion de la loi de finances, du problème auquel Mlle Rapuzzi a fait allusion, des contractuels engagés sur le fonds routier. Je ne proteste pas contre l'amendement déposé. Ne vous étant pas mis d'accord sur ce texte, vous ne pouvez pas en supporter les conséquences avant d'avoir tranché le fond. Sur le plan juridique, je comprends parfaitement la position de M. le rapporteur général. Mais puisque je ne sais comment le débat se déroulera lors de l'examen des articles de la loi de finances et des comptes spéciaux, je dis tout de suite qu'il faut bien voir où nous en sommes. Plusieurs d'entre vous

se sont réjouis modérément, mais ils se sont réjouis quand même, de voir des crédits d'engagements plus importants que l'an dernier au fonds routier. Il est sûr que lorsqu'on lance 75 milliards de travaux sur les routes nationales, dont 40 sur les autoroutes, il y a des études à faire, et notamment en ce qui concerne l'acquisition des terrains, la prise de possession avant les travaux ; il faut donc un personnel beaucoup plus important que d'habitude.

Y parviendrons-nous par une augmentation des chiffres constants ? Je crois que ce ne serait pas une bonne politique ; nous sommes au moment où heureusement, avec quatre ans de retard, nous pouvons lancer les travaux préparés auparavant, faire engager les personnels nécessaires, alors qu'une fois les premiers travaux lancés, il n'y a plus les mêmes besoins.

Devons-nous, comme en matière de canaux, comme nous avons été obligés de le faire pour appliquer la loi de programme, recourir aux bureaux privés ? Je ne crois pas que ce soit une bonne chose. Ceux qui, comme M. le rapporteur général, sont très attachés aux traditions administratives ne le veulent certainement pas.

Je vous fournis donc cet argument uniquement pour le cas où la discussion relative aux comptes spéciaux interviendrait en mon absence. Je ne discute pas la position de la question. Les contractuels recrutés sur les crédits du fonds routier répondent, sinon dans la forme, au moins quant au fond, aux vœux de cette Assemblée.

La seconde question importante concerne les infrastructures. Vous avez tous critiqué le fait que les crédits d'entretien étaient insuffisants. Comment dirai-je autrement puisqu'on m'a opposé mes propres déclarations et que, bien entendu, je préfère les déclarations que j'ai faites lorsque je disais que les crédits d'entretien en routes nationales devraient être au moins de trente milliards à celles que je serais amené de faire pour dire que les chiffres actuels me satisfont. Mon opinion reste la même.

Il est vrai que dans le domaine des crédits d'entretien nous avons de grosses difficultés, malgré leur augmentation en ce qui concerne les voies navigables, les ports maritimes, les routes. Le budget des travaux publics est trop limité pour assurer les travaux d'entretien et cela risque d'annuler une partie des efforts réalisés avec les crédits d'investissement, S'agissant des crédits du Fonds d'investissement routier, je ne prendrai parti, car je n'y suis pas contraint, dans le débat sur la répartition des tranches entre les voiries nationales et les voiries locales. Il me souvient que lorsque j'étais ministre de la France d'outre-mer, lorsqu'il existait une France d'outre-mer, je m'efforçais de convaincre des hommes qui, depuis, ont été appelés aux plus hauts destins, qui sont maintenant présidents de républiques, ministres. Pour les convaincre, je citais souvent ce proverbe de chez eux, « qu'il vaut mieux augmenter le gâteau que de chercher seulement à le diviser ». Pour le reste, c'est un problème qui sera tranché au moment de la discussion des comptes spéciaux.

En ce qui concerne les routes, un certain nombre de questions ont été posées, un certain nombre de suggestions ont été faites. Je remercie mon prédécesseur et ami, M. Edouard Bonnefous, qui a posé le problème du financement. Maintenant que les crédits d'engagement atteignent un certain niveau, la question des modalités de financement se pose. Il y a d'importants crédits budgétaires, certes, mais si l'on veut aller plus vite, il faut mobiliser les ressources d'emprunt qui, ainsi que je l'ai déjà déclaré à l'Assemblée nationale, seraient garanties par les péages. Je comprends les critiques adressées par M. Bouquerel à ce système mais il présente un avantage certain. Il a le mérite de la clarté. Quand les emprunts sont garantis par les péages, la mobilisation des fonds est plus facile et ne soulève pas les mêmes difficultés.

Quelle est la personnalité emprunteuse qui pourrait mobiliser ces fonds ? M. Bonnefous se demande s'il vaut mieux autoriser les six sociétés principales d'autoroutes créées à le faire. Cela permettrait de mobiliser sur place des capitaux locaux qui sont particulièrement intéressés, comme il est normal, à leur autoroute. Je demande aussi s'il ne conviendrait pas de confier cette tâche à une société nationale regroupant ces autoroutes et permettant une mobilisation du fonds plus large. C'est une vieille discussion que M. Bonnefous a eue avant mai, que j'ai eue après lui et que d'autres ont eue ou auront.

L'important, l'essentiel, me semble-t-il, est que les sociétés autoroutières elles-mêmes aient un rôle à jouer. La coordination pourra alors être réalisée par le fonds routier — comme il le propose — qui prendra une véritable personnalité. C'est une suggestion intéressante que, comme il le sait, j'étudie attentivement.

En ce qui concerne le régime du péage, qu'il n'a pas contesté et je l'en remercie, il a propsé une formule plus agréable pour l'utilisateur et plus simple pour les sociétés emprunteuses, c'est ce que l'on appelle le péage collectif qui serait, en réalité, constitué par une part de la taxe sur l'essence dans l'hypothèse, qu'il souhaite et que tous les automobilistes souhaitent, d'une diminution de l'impôt sur le carburant. Une partie de la diminution de la taxe servirait de gage aux emprunts.

Cel pose la question d'ensemble de la taxation des carburants. C'est pourquoi M. Bonnefous, s'il connaît l'intérêt que j'attache à sa suggestion, que je suis en train d'examiner avec le ministère des finances, comprend bien que, dans le moment présent, je ne peux lui répondre avec une précision suffisante. La question mérite une étude plus approfondie.

M. Edouard Bonnefous. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre. En ce qui concerne l'autoroute du Sud-Ouest, j'ai retenu la question posée par M. Guy Petit. L'autoroute à laquelle il songe le long de la côte basque est prévue au programme général et je peux lui dire qu'elle sera commencée par la déviation de Saint-Jean-de-Luz, qui me parait être le travail le plus urgent. D'autre part est prévue la route de Bayonne à Biarritz, sur le fonds routier départemental ; bien que je ne sois pas directement engagé dans cette affaire, je m'y intéresse de très près.

Mais M. Guy Petit m'a posé sur le mode plaisant — et je le remercie de ne m'avoir torturé qu'avec gentillesse — un certain nombre de questions relatives à la localisation départementale des dépenses du fonds routier. C'est en effet un point — je le dis en présence de mes prédécesseurs — sur lequel nous n'aimons pas répondre officiellement. Voici pourquoi : les travaux sont faits non pas selon une répartition par département, mais selon les nécessités de la circulation routière qu'il s'agit d'améliorer ; or, la publication, département par département, des travaux financés par le fonds routier donne lieu à une espèce de compétition qui se traduit par la question suivante : pourquoi ces travaux dans tel département et pas dans le mien ?

Je prendrai pour exemple la Drôme ou l'Ardèche, départements où passe la route nationale n° 7. Est-il juste de dire que telle amélioration qui a été apportée à cette route nationale, qui était dans un fort état dans tel ou tel passage de la vallée du Rhône, va profiter à la Drôme et que, parce qu'on y a dépensé tant de milliards, elle n'aura plus droit à des opérations financés par le fonds routier pendant plusieurs années ? Ce ne serait pas juste. Aussi bien d'ailleurs répondrai-je que ces opérations dans la Drôme, puisque j'ai pris cet exemple, ou ces opérations dans l'Ardèche profitent aux Bouches-du-Rhône ou au Rhône car, en définitive, une grande route nationale, et à plus forte raison une autoroute, qui sert à relier un point à un autre et, si des travaux se situent dans un département, cela ne veut pas dire pour autant que ce soit ce département qui bénéficie seul de l'amélioration apportée.

Pour prendre un exemple qui soit plus sensible au cœur de M. Guy Petit, j'imagine que les travaux qui seront exécutés dans les Landes sur la route nationale n° 10 pourront se trouver être plus importants quant à leur montant que ceux qui sont envisagés dans les Basses-Pyrénées, sans que pour autant ce dernier département puisse m'en faire la critique car, au total, les Basses-Pyrénées en bénéficieront fort largement.

Puisque l'occasion m'en est ainsi donnée, je voudrais dire au Sénat que notre situation va être plus difficile pendant un an ou deux. Lorsque nos escarcelles étaient vides, recevoir les parlementaires les plus éloquents était relativement facile : lorsque l'on n'a rien à répartir, la répartition est facile. Depuis que la presse a eu annoncé — elle le répète de temps en temps — les chiffres attribués au fonds routier, tout le monde s'est dit : maintenant, monsieur le ministre, vous avez des crédits et il n'y a pas de raison que vous ne réalisiez pas l'affaire dont je vous ai parlé il y a trois ans. Mais la demande de crédits pour les opérations dont on m'avait alors parlé est supérieure aux crédits qui figurent dans mon budget cette année. C'est pourquoi je plaide par avance l'indulgence. Maintenant que j'ai quelque moyen, vous êtes fondé à me demander beaucoup. Ne m'en veuillez pas s'il m'arrive de refuser. Je ne peux donner plus que ce que j'ai, même si je puis donner parfois quelque chose.

Cette question a été soulevée notamment en ce qui concerne les ponts. Je voudrais répondre à M. le sénateur Brajeux, familier de La Bruyère, qui a parlé du pont de Courcelles qu'il franchit fréquemment. Ce pont mérite d'être reconstruit. Il est à voie unique et cause une gêne considérable. Cependant, il est encore en fort bon état et très accessible aux camions, sauf aux poids lourds. Cet ouvrage doit-il avoir priorité sur d'autres ? C'est là la question. J'ai enregistré la demande pour le pont de Courcelles. Je sais l'importance qu'y attachent les populations de la région ; là encore, il faudra que je concilie ce qui est souhaitable et ce qui est possible.

D'autres questions ont été posées en ce qui concerne les ports et les voies navigables. Sur les ports, je répète que la forme de radoub de Brest est comprise dans la loi de programme et que les travaux commenceront dans les mois qui viennent, puisque les crédits sont inscrits en 1961.

Quant au port de Bayonne, je répondrai très franchement à M. Guy Petit : il est vrai que j'ai une sympathie particulière pour son projet. A sa question « pourquoi ne prenez-vous pas de décision ? » je réponds que lorsque nous avons dû prendre des options limitées pour la loi de programme couvrant 1960, 1961, 1962, le projet de Bayonne n'était pas prévu. A ce moment-là — il y a dix-huit mois — les études n'étaient pas assez poussées pour que l'on puisse inscrire le port de Bayonne en toute certitude dans la loi de programme. Maintenant que ces études approchent effectivement de leur terme et que des indications suffisamment précises sont connues pour que l'on puisse envisager une décision, deux problèmes se posent : d'abord la décision de principe que demande M. Guy Petit ; ensuite, la question du financement.

Alors que les crédits, comme l'ont constaté les rapporteurs, permettent de réaliser les projets de la loi de programme et même de la compléter la tranche « modulable » dont j'ai parlé à cette tribune il y a vingt mois est si faible qu'elle ne me permet guère de « moduler » en faveur de Bayonne.

Nous avons donc pour Bayonne deux problèmes. D'abord un problème de fond, celui de la décision. J'ai enregistré la position de la commission des affaires économiques — celle de M. Guy Petit m'était connue — et je n'ai pas d'opposition de principe à formuler. La décision pourrait intervenir dans un délai assez court et raisonnable. Ensuite viendra le problème du financement.

Quant aux voies navigables, je remercie beaucoup Mlle Rapuzzi de l'intérêt qu'elle leur marque chaque année, mais j'ai peur que le rapporteur de la commission des finances du Sénat ne connaisse la même situation que le ministre : au fur et à mesure que les moyens sélèvent un peu, les projets grandissent beaucoup. Il y a deux ans, lorsque nous discutions de la loi de programme, nous osions à peine espérer obtenir des crédits pour le canal du Nord, et vous savez à quelles difficultés nos prédécesesurs se sont heurtés sur ce point. Les crédits finalement obtenus pour le canal du Nord, déjà la commission des finances et le Sénat marquent l'intérêt qu'ils portent à quatre réalisations intéressantes, dont le total se monte à 300 milliards d'anciens francs. On me dit : Hâtez-vous de dépenser 300 milliards ! Bien sûr ! Mais nous avons eu tant de mal pour trouver 24 ou 25 milliards pour le canal du Nord qu'il faut bien peser les conséquences de ce que nous déciderons à propos de ces quatre opérations.

Je dois dire à Mlle Rapuzzi — et je m'adresse non au rapporteur du budget des travaux publics, mais au sénateur des Bouches-du-Rhône — que, indépendamment de toute compétition entre tel ou tel projet, elle est bien placée dans cette affaire. En effet, tous ces projets ont en commun une amélioration du sillon rhodanien et, si l'on doit commencer le plus rapidement possible, ce sera bien par ce tronc commun à partir de la Méditerranée vers la mer du Nord. (*Applaudissements.*)

La troisième question qui a été soulevée a trait aux problèmes du transport. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt M. le sénateur Audy qui a lancé un très vibrant appel pour la défense de la forêt française, mais je me demandais s'il avait bien écouté M. le sénateur Auguste Pinton. J'en suis sûr, mais il n'avait sans doute pas eu le temps de méditer tout le fruit de l'intervention de M. Pinton en ce qui concerne la possibilité d'empêcher et la difficulté d'imposer !

Quoi qu'il en soit, je ne veux pas plaisanter sur un sujet aussi sérieux. Je dirai à M. Audy que si, effectivement, le bois a des avantages et que si la forêt française est une richesse qu'il faut naturellement encourager, la technique ferroviaire entraîne des sujétions de sens inverse, et je le renvoie au livre récent de M. Delacarte sur « la découverte du rail », où les avantages du béton sont marqués d'une façon frappante. Je pourrais énumérer une série d'avantages, mais je ne le fais pas et je ne prends pas parti.

Des expériences sont à faire et un certain équilibre doit être respecté. Comme M. le sénateur Audy l'a reconnu, on n'aura d'opinion définitive que dans un laps de temps assez long. Par conséquent, il faut laisser leurs chances aux deux solutions.

Un certain nombre de demandes ont été faites sur des détails — importants cependant — ou des projets concernant les investissements de la S. N. C. F.

M. le rapporteur Courrière m'a demandé la liste des réseaux bénéficiaires des subventions au titre du chapitre 45-41. Il s'agit de la régie des chemins de fer de Provence et de la compagnie des chemins de fer départementaux Vivarais-Lozère.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Je n'ai pas demandé cela, monsieur le ministre.

M. le ministre. Alors, si vous ne le demandez pas, je ne vous apporte pas la réponse, monsieur le sénateur. (*Sourires.*)

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Ce n'est pas la question que j'ai posée !

M. le ministre. Dans ces conditions, excusez-moi de ne pas vous avoir compris. C'est sûrement ma faute.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Je vous ai demandé, monsieur le ministre, la liste des chemins de fer bénéficiant de la subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, qui fait l'objet du chapitre 44-41.

M. le ministre. J'ai sous les yeux la note relative à ce chapitre 44-41 : « Fournir la liste des réseaux bénéficiant de ces subventions ». Or, les chemins de fer secondaires d'intérêt local bénéficiaires sont la régie des chemins de fer de Provence — ligne de Nice à Digne — et la compagnie des chemins de fer départementaux Vivarais-Lozère.

Maintenant, c'est peut-être moi qui ai fait une confusion, ce dont je vous demande encore de nous excuser.

M. Antoine Courrière, *rapporteur spécial.* Je crois, en effet, que vous confondez, monsieur le ministre, avec le chapitre 45-41 qui vise les subventions aux chemins de fer d'intérêt local.

J'ai parlé ici des subventions aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways dont le total s'élève à 15 millions de francs.

M. le ministre. Excusez-moi de cette erreur, portant sans doute sur le numéro du chapitre. N'ayant pas ces chiffres à la tribune, je me permettrai de vous les communiquer tout à l'heure.

Je voudrais dire un mot d'un sujet discuté fréquemment, notamment dans le Sud-Est, à savoir le rétablissement de la ligne Nice-Coni.

Des discussions ont eu lieu avec le ministre des affaires étrangères. Vous savez que la ligne comporte un profil extrêmement difficile. Par conséquent, nous avons à tenir compte à la fois des intérêts légitimes et des promesses qui furent faites, ainsi que des dépenses et des frais, qui sont importants, et il convient de trouver une solution équilibrée.

D'autres questions m'ont été posées, notamment en ce qui concerne la R. A. T. P. Si je comprends bien, le jugement était double : on considère, d'une part, que l'augmentation des tarifs pèse lourdement sur les usagers et, d'autre part, que l'équilibre n'est pourtant pas complètement rétabli. Il y a deux façons d'envisager l'équilibre en la matière : la part supportée par l'usager allége la part des subventions ; mais, en ce qui concerne les subventions — deux orateurs l'ont souligné — nous avons les subventions payées par l'Etat et celles qui sont payées par les collectivités locales intéressées.

Grâce à cette augmentation des tarifs, nous avons pu faire admettre le principe d'un programme de modernisation qui avait été bloqué, comme le savent la plupart des sénateurs, depuis plusieurs années, faute d'un équilibre suffisant des ressources de la R. A. T. P.

Il a été admis que le programme d'investissements pourrait démarrer de nouveau et un très grand nombre de projets, qui ont été largement exposés dans la presse, commencent à être mis sur pied.

En ce qui concerne les tarifs, je voudrais dire — répondant à la très intéressante observation de M. le rapporteur Billiemaz — que nous nous trouvons toujours devant un problème difficile : péréquation ou « dépéréquation ».

Il est exact que la convention prévoit que la S. N. C. F. doit assurer l'équilibre conformément aux prix de revient ; mais, d'autre part, M. Billiemaz faisait remarquer la difficulté d'assurer une « dépéréquation » complète qui aboutirait à pénaliser certaines régions et certains produits agricoles, et c'est d'ailleurs pourquoi la S. N. C. F. a abandonné l'an dernier le projet de « dépéréquation » qui, à mon point de vue — et je rejoins le point de vue de la commission — allait trop loin.

Nous recherchons maintenant encore une solution moyenne et je pense que les décisions qui seront prises aujourd'hui et demain, en limitant la hausse à deux barèmes et en prévoyant des dispositions spéciales pour les produits agricoles, notamment à l'importation, vont — peut-être insuffisamment — dans le sens souhaité par M. Billiemaz.

Je voudrais enfin dire à M. Pinton et à tous ceux qui sont intervenus combien je suis d'accord avec eux en ce qui concerne la coordination nécessaire des investissements et l'étude qu'il faut en faire.

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Billiemaz, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis.* Vous n'avez pas répondu, monsieur le ministre, à la question que j'ai posée sur les investissements de la R. A. T. P. et qui est la suivante : comment allez-vous les financer ?

M. le ministre. Par un emprunt autorisé par l'Etat. Le fonds de développement économique et social, notamment, est autorisé à accorder certains prêts pour accomplir ces réalisations, à partir du moment où le déficit est réduit par rapport à ce qu'il était autrefois, ce qui va nous permettre de réaliser progressivement, d'une part la liaison jusqu'au Rond-Point de la Défense sur la ligne de l'Ouest, d'autre part l'opération gare de Vincennes et centrale de Vincennes, de façon à prévoir plus tard le grand axe Est-Ouest du métro régional sur lequel le reste se développera par la suite.

M. Auguste-François Billiemaz, *rapporteur pour avis.* Comment pourrez-vous faire supporter ces investissements sur les tarifs alors que 75 p. 100 des recettes vont au personnel d'après les documents qui nous ont été communiqués ?

M. le ministre. Monsieur le sénateur, la S. N. C. F. connaît chaque année un déficit, variable mais habituel, et ses emprunts ne s'en placent pas moins tous les ans sur le marché. Dans les mêmes conditions, la R. A. T. P. ayant commencé à reprendre un peu son équilibre financier par la récente augmentation, un effort de remise en ordre étant poursuivi et développé et le développement du trafic — j'allais dire « hélas ! » et je le pense, en effet — étant assuré par la continuation de la concentration à Paris, il devient possible de fournir un état de financement assez comparable à celui de la S. N. C. F.

Au sujet de la coordination des investissements, il serait souhaitable, comme l'a dit M. Pinton, qu'en liaison avec les articles votés par le Sénat et les articles votés par l'Assemblée nationale nous poursuivions l'étude que la commission des transports fait, avec compétence, mais en l'absence du courant vivifiant que peut constituer le contact que chacun d'entre vous a avec sa région.

Au chapitre 44-41 — c'était en effet une erreur de chapitre et je réponds à M. Courrière — la subvention de 150.000 nouveaux francs qui est inscrite n'a pas été revalorisée depuis 1914. Les attributions de crédits les plus importantes ne dépassent pas 5.000 à 6.000 anciens francs, elles disparaissent au fur et à mesure de l'extinction des concessions de chemins de fer et de tramways et je vous en donnerai la liste.

Enfin, et j'aurai tenu mes engagements quant au temps de parole qui m'était imparti...

M. le rapporteur général. Vous vous êtes beaucoup amélioré depuis l'an dernier, monsieur le ministre. (*Rires.*)

M. le ministre. Sous votre stimulation, monsieur le rapporteur général, je ne doute pas d'arriver un jour à battre le record absolu, cédant alors aux conseils que La Bruyère donnait et que M. Brajeux rappelait tout à l'heure ! (*Nouveaux rires.*)

...enfin, dis-je, je dois traiter du tourisme dont je sais combien il vous est cher, monsieur le rapporteur général. Cette année la situation a été mauvaise, c'est exact, spécialement dans certaines régions en raison du temps. Bien entendu, il est toujours difficile de faire des comparaisons d'année en année quant aux efforts de l'Etat, car le temps a une plus grande part en cette matière que l'Etat lui-même, cependant il est nécessaire de faire des efforts, comme les rapporteurs l'ont indiqué, pour le développement des formes complémentaires d'hébergement. Il est nécessaire d'aider ce que l'on appelle le tourisme social en même temps que l'on donne à l'hôtellerie la part qui lui revient. Il est indispensable que ces deux formes ne soient pas en lutte comme elles le sont peut-être trop dans l'esprit de certains. Ce n'est pas en empêchant le tourisme social, ce que l'on appelle le camping...

M. André Maroselli. On n'empêchera rien !

M. le ministre. ...que l'on développera l'hôtellerie. Certes, il faut aider l'hôtellerie, car sa situation est souvent très difficile et très grave, mais il faut aussi aider tous ceux qui ont quelques jours de loisir et qui veulent les passer dans les meilleures conditions et aux moindres frais. (*Applaudissements.*)

M. Vincent Delpuech. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Delpuech avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Vincent Delpuech. En ce qui concerne l'hôtellerie, pourquoi ne pourrions-nous pas réaliser en France une chaîne d'hôtels comme les hôtels Jolly en Italie, qui sont des hôtels pourvus de tout le confort sanitaire et dont les prix sont raisonnables.

Ces hôtels ont été, je crois, construits avec des moyens financiers particuliers et le Gouvernement, s'il le voulait, pourrait trouver en France des moyens financiers semblables.

On parle toujours de faciliter le tourisme dans la Méditerranée, en particulier en Corse, qui est un pays magnifique, où, à part les créations anciennes d'hôtels par des Corses qui aimaient leur île, on n'arrive pas à réaliser ce qu'ont réalisé les hôtels Jolly pour la Sardaigne.

Il y a six hôtels Jolly en Sardaigne et dix en Sicile, sans compter les beaux hôtels des Baléares que les touristes étrangers connaissent et dont ils apprécient le confort et les prix moyens.

M. André Maroselli. Et les *paradores* en Espagne !

M. Vincent Delpuech. En effet, il en est de même en Espagne. Il faudrait pouvoir encourager la création de quelques grands hôtels dans la capitale et empêcher les grands hôtels d'être transformés en habitations particulières. Si l'on veut attirer les touristes, c'est à l'hôtellerie qu'il faut se consacrer avant tout.

Ces chaînes d'hôtels à prix moyens devraient être construites dans les régions du Centre et non dans les régions déjà pourvues d'hôtels.

Beaucoup de villes moyennes du Centre de la France n'ont pas d'hôtels confortables et vous pourriez attirer ainsi dans toute la région comprise entre la Loire et la Garonne, dont les sites sont superbes et ignorés, un courant de touristes qui non seulement seraient heureux d'en profiter, mais d'apprécier également les talents culinaires des provinces françaises.

Je n'avais pas l'intention d'intervenir, monsieur le ministre, et, si je me suis permis de le faire, je ne crois pas que cela ait été superflu. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Le sujet le mérite incontestablement.

Ce que je veux dire, c'est qu'il y a effectivement un problème de l'hôtellerie qu'il faut aider. Nous recherchons des formules ; mais il faut bien voir que, dans les grandes villes et à Paris en particulier, le coût des terrains au départ est tel que le prix de revient de l'hôtel construit sur ces terrains atteint, par chambre, des chiffres excessifs. C'est là qu'effectivement il faut prévoir, directement ou indirectement, l'aide de l'Etat si l'on veut aboutir à des résultats comparables à ceux que vous avez indiqués.

On a fait observer dans l'un des rapports que les séjours à l'hôtel se raccourcissaient. C'est vrai, mais n'oubliez pas que, dans le tourisme d'hôtel, le tourisme de qualité, le tourisme de prix, la part « affaires » grandit sans cesse par rapport à la part « loisirs ». L'homme de congrès, l'homme d'affaires qui vient dans une ville y reste deux, trois ou quatre jours, alors qu'autrefois, seul le touriste riche y venait et y restait de longues semaines. Il faut que nous trouvions des formules d'hébergement, des hôtels qui correspondent à cette notion et qui se plient avec souplesse à cette préoccupation.

Mesdames, messieurs, je ne veux pas allonger ce débat, étant donné le régime auquel vous êtes soumis. Je dis simplement que j'ai remarqué avec beaucoup d'intérêt, dans les différentes interventions, la notion d'aménagement du territoire qui était sous-jacente aux déclarations des un et des autres. Je crois, en effet, que le ministère des travaux publics et des transports a une vocation particulière dans ce domaine et qu'il est indispensable que les maires et les conseillers généraux que vous êtes puissent travailler avec lui en bonne entente ; car il serait évidemment absurde de rechercher des modes d'aménagement du territoire ou d'expansion dans telle ou telle région si cela ne correspondait pas aux programmes généraux de développement des infrastructures de transport ; car s'il peut y avoir gaspillage dans une coordination des investissements de transports, il y aurait un gaspillage bien plus grand encore si on faisait une telle implantation industrielle en dehors des infrastructures existant, ou si l'on créait des infrastructures de transport nouvelles dans une région mal adaptée.

C'est, ainsi que le disait M. Bonnefous l'année dernière, ce qui doit être recherché. C'est dans ce domaine que je m'efforce d'apporter de meilleurs résultats. (*Applaudissements.*)

M. Guy Petit. Et la rentrée scolaire ? C'est très important !

M. André Méric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Méric.

M. André Méric. Monsieur le ministre, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention. Au cours de votre intervention, vous avez parlé des ponts. Je voudrais poser, à ce sujet, une question qui intéresse la ville de Toulouse. Depuis quatre ans, un pont est en construction. On arrête, on reprend les travaux, l'opinion ne sait pas très bien où l'on en est. Les travaux s'éternisent, je ne sais pas pourquoi. Or, ce pont qui franchit la Garonne est interdit à la circulation depuis de nombreux mois, si bien que cette situation provoque aux heures de pointe sur le seul pont qui relie directement le Centre de la ville au quartier Ouest de la ville, d'indescriptibles embouteillages. La S. N. C. F. a mis quarante-deux ans pour transformer un pont en bois en un pont moderne. Il ne faudrait pas que la reconstruction du pont Saint-Michel dure autant, car nous nous demanderions si Toulouse est encore en France.

Bien que je sois parlementaire, je ne suis informé de rien. J'ai ouï dire qu'entre l'entreprise et l'administration il y avait un différend et que la justice avait été appelée à trancher. Nous n'avons aucune information. Pour qui donc nous prend-on ! Comment admettre que, lorsque des usagers s'inquiètent auprès de nous de la lenteur des travaux, nous sommes dans l'impossibilité de leur répondre.

Je profite donc de la discussion de ce budget pour vous poser la question, monsieur le ministre. (*Applaudissements à gauche.*)

M. André Courrière. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Courrière.

M. Antoine Courrière. Je ne parle pas en ma qualité de rapporteur, mais en mon nom personnel. Je voudrais poser à M. le ministre deux questions auxquelles il pourra, je l'espère, répondre brièvement. Mlle Rapuzzi a, tout à l'heure, parlé des conducteurs et agents de travaux et a insisté pour que leur situation soit améliorée. M. le ministre s'est engagé à le faire. Je crois que ces honorables travailleurs de l'Etat attendent depuis assez longtemps d'être mis au niveau des autres catégories qui leur sont comparables pour obtenir enfin satisfaction.

A leur sujet une autre question se pose, qui intéresse le département que je représente, comme certainement la plupart des autres départements : c'est celle de leur effectif. Petit à petit, ceux que nous appelions autrefois les cantonniers prennent leur retraite mais ne sont pas remplacés. Dans mon département leur nombre a baissé de moitié ; cette diminution d'effectif pose un problème grave. Or, la longueur du réseau de routes départementales s'accroît chaque année par suite des classements effectués par les conseils généraux ; d'où un travail plus important pour un effectif en diminution constante.

Par voie de conséquence, ainsi que je le disais il y a un instant, et quelle que soit la bonne volonté des fonctionnaires des ponts et chaussées dont je me plais ici à constater le souci de bien faire, nos routes départementales et nationales souffrent d'un entretien défectueux que le zèle des agents et conducteurs de travaux et des ingénieurs sous les ordres desquels ils travaillent n'arrive pas à éviter. De même, les travaux traînent en longueur et rendent plus difficile une circulation qui s'accroît sans cesse.

Allez-vous, monsieur le ministre, procéder à des nominations pour combler les vides causés par les mises à la retraite ?

D'autre part, que se passe-t-il pour nos budgets départementaux ? Faute d'un effectif suffisant de cantonniers, le département recrute et appointe des agents qu'on appelle des « auxiliaires permanents ». Il en résulte un accroissement de la charge financière du département et, par voie de conséquence, un poids supplémentaire qui pèse sur le contribuable départemental, mécontent d'ailleurs de voir ses routes mal entretenues. En fait, la mesure qui au lendemain de la guerre avait fait passer le personnel du service vicinal au service des ponts et chaussées est petit à petit remise en cause par la nécessité devant laquelle se trouvent les départements d'embaucher du personnel auxiliaire.

Je vous demande encore une fois, monsieur le ministre, si vous avez l'intention d'accroître le nombre des agents de travaux, mesure absolument indispensable pour de nombreux départements.

Seconde question. Vous avez parlé des autoroutes, vous avez parlé de travaux absolument indispensables sur les grands itinéraires. Vous avez dit que vous regrettiez que les crédits d'entretien dont vous disposez pour les routes nationales ne soient pas aussi importants que vous le voudriez. Nous le regrettons comme vous.

Mais nous vous rappelons qu'à côté des grands itinéraires — ou tout au moins de ceux considérés comme tels par votre administration — à côté des autoroutes ou projets, il y a des routes incontestablement presque aussi importantes — je veux parler de certaines transversales — pour lesquelles on ne fait résolument rien ou presque. Je veux citer notamment une route qui a une importance capitale, la transversale de Bordeaux jusqu'à Nice, avec deux bretelles vers l'Espagne. Cette route, manifestement trop étroite et dangereuse pour une circulation intense pendant l'été, est classée en deuxième ou troisième catégorie, si bien qu'elle ne fait pas l'objet de crédits d'entretien et ne bénéficie pas des opérations nécessaires à son amélioration.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'essayer de remédier à cette situation en ajoutant que l'affectation d'une partie de ces crédits majorés aux routes constituant des itinéraires parallèles permettrait, au moins en période de pointe, une circulation normale. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Guy Petit. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le ministre, je voudrais simplement vous dire que dans l'ensemble les intentions manifestées par vous m'ont satisfait. Je vous en remercie.

Je constate toutefois que vous demeurez évasif sur plusieurs points ; je garde l'espoir que vous arriverez bientôt à réaliser les programmes prévus.

Sur une question, M. le ministre du tourisme n'a pas répondu ; c'est certainement par oubli, mais j'aimerais avoir son opinion. Il s'agit de la date de la rentrée scolaire. Je vous assure que cette question est grave et importante. Si, pour réparer l'erreur commise, il faut attendre que les services de l'éducation nationale se mettent d'accord définitivement sur la date du baccalauréat, on attendra plus longtemps que durera la Ve République et cela pourra être grave. (*Sourires.*)

J'y insiste, au nom de la majorité de nos collègues ; nous aimerions connaître ici l'avis du ministre du tourisme sur une situation désastreuse, vu ses implications d'ordre touristique, donc d'ordre économique et social et compte tenu de la doctrine admise depuis longtemps, à savoir la nécessité de l'allongement des vacances, doctrine qui semble maintenant remise en cause.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je réponds rapidement aux questions qui m'ont été posées à la suite de mon intervention.

En ce qui concerne le pont Saint-Michel, M. Méric est exactement renseigné quant aux difficultés financières que l'administration a éprouvées avec l'entreprise, lesquelles sont d'ailleurs devenues juridiques depuis l'arrêté du tribunal administratif rendu en octobre.

M. André Méric. Mais je ne le connais pas !

M. le ministre. Si M. Méric ne l'a pas, nous pourrons l'aider à le trouver.

Le tribunal administratif a rendu un arrêt dans l'affaire qui opposait l'administration et l'entreprise à ce sujet. Un arrangement tout récent est intervenu à la suite de cet arrêt et je pense que maintenant les travaux vont pouvoir être poursuivis.

M. André Méric. On aurait tout de même pu informer les parlementaires que nous sommes ! Depuis deux ans les travaux sont arrêtés. Je ne sais pas si une instance devant le tribunal administratif dure normalement plus de deux ans, mais vous me permettrez de dire que s'agissant d'une ville comme Toulouse, qui compte 300.000 habitants et qui connaît aux heures de pointe une circulation invraisemblable, on aurait pu faire diligence pour résoudre ce différend.

M. le ministre. J'ai été moi-même parlementaire pendant quatorze années. Jamais aucun préfet ne m'a tenu directement au courant des instances concernant son administration en cours devant la juridiction administrative.

M. Courrière m'a posé deux questions. L'une concerne les conducteurs de travaux. Je lui rappelle que l'esprit de la réforme, dont les rapporteurs ont d'ailleurs parlé en termes favorables, consiste non pas à augmenter les effectifs mais bien à rendre possible leur réduction en transformant les conditions du travail. Dès 1961 la mécanisation sera en cours dans cinquante-cinq départements sur quatre-vingt-dix. Celui de M. Courrière n'est pas en cause mais il le deviendra bien entendu, car il est important que le travail de nos ingénieurs et de leurs cantonniers, comme vous le désiriez tout à l'heure, soit effectué suivant des techniques modernes.

Cela étant, en ce qui concerne un certain nombre de départements où la mécanisation n'est pas entrée en application, je déclare que le recrutement des agents de travaux reprendra à partir de 1961.

M. Antoine Courrière. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Courrière avec l'autorisation de l'orateur.

M. Antoine Courrière. Je crois savoir que vous diminuez de neuf cents agents l'effectif actuel. Aussi je me demande comment vous allez bien pouvoir maintenant, dans les départements non mécanisés, reprendre le rythme du recrutement.

M. le ministre. Tout à l'heure, répondant à M. Bouquerel, j'ai donné les chiffres sur le programme de réforme en cinq ans, d'où il ressort que la mécanisation doit permettre de supprimer un nombre plus important que celui indiqué par M. Courrière. Mais je l'ai déjà précisé et je le rappelle, la mise en place de la réforme ne conduira pas à l'arrêt du recrutement.

La seconde question posée par M. Courrière vise les grandes routes transversales, lesquelles seraient, selon lui, sacrifiées. Je lui réponds que la route de Bordeaux à Nice fait l'objet d'une dizaine de chantiers de déviations et de rectifications sur une centaine de kilomètres et qu'un certain nombre de transversales autres que celle-là ont fait l'objet aussi de travaux. Je reconnais, je souhaite qu'il en faut davantage et je m'y emploie.

M. Antoine Courrière. Cette route a huit cents kilomètres de long, monsieur le ministre !

M. le ministre. M. Guy Petit m'a posé une question plus délicate. Si j'ai bien compris, il a posé une question sur la durée du régime qui, vraisemblablement, ne s'adressait pas à moi !

Subsidiairement, il m'a demandé si je pouvais exprimer une pensée différente de celle du Gouvernement sur un sujet qui l'inquiète. Il est trop républicain et je suis trop républicain moi-même pour répondre à cette question. C'est pourquoi je ne puis le faire. S'il veut connaître ma pensée intime, c'est tout au plus dans le privé que je puis la lui donner. (*Rires et applaudissements sur divers bancs.*)

M. Paul-Jacques Kalb. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Kalb.

M. Paul-Jacques Kalb. Monsieur le ministre, je n'ai pas de question à vous poser, mais je veux vous rappeler qu'il y a quelque temps vous avez visité la magnifique réalisation de Vogelgrün sur le grand canal d'Alsace. A cette occasion, vous avez bien voulu présider une commission d'études. Je vous rappelle qu'au cours des travaux l'important problème des relations ferroviaires entre la région de Colmar et Fribourg en Allemagne a été évoqué, de même que celui de la réalisation de la section ferroviaire entre la vallée de Wesserling et Bussang. Au moment où l'on parle de marché commun, je voudrais qu'il n'en soit pas seulement question du bout des lèvres, mais qu'on songe à sa réalisation pratique. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale sur la section « Travaux publics et transports » est terminée.

Je vais donner lecture de la partie des états G et H concernant cette section.

ETAT G

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III, + 33.029.938 nouveaux francs. »

La parole est à M. Billiemaz.

M. Auguste-François Billiemaz. Monsieur le ministre, je n'ai pas osé vous poser tout à l'heure une question qui est un peu personnelle, car j'étais rapporteur. Quand le Sénat a voté le projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à ratifier l'accord signé avec l'Italie pour le percement du tunnel sous le mont Blanc, la commission des transports de l'époque, dont j'avais l'honneur de faire partie, à la suite d'une visite sur place, avait subordonné son vote à l'adoption d'une motion par laquelle elle demandait au Gouvernement d'entreprendre les travaux nécessaires sur les voies routières conduisant traditionnellement de France en Italie pour les mettre au gabarit international et notamment sur la route Paris-Rome par Bourg-en-Bresse, Ambérieux, Belley, Culoz et Chambéry.

Des engagements solennels avaient été pris par le Gouvernement d'alors, représenté par M. Christian Pineau, ministre des affaires étrangères, et par notre collègue Pinton, ministre des travaux publics. A la lecture de votre carte, de votre plan de quinze ans, il semble que ces engagements ont été complètement oubliés. Il est vrai, monsieur le ministre, que les promesses des ministres s'envolent bien souvent. Je ne pense pas cependant que vous vouliez créer un nouveau désert le long de ces routes qui, maintenant, sont vraiment impraticables.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je voudrais répondre à M. Billiemaz que la promesse faite par M. Pinton, mon prédécesseur, a été suivie d'effet : le chemin départemental entre la route nationale 504 et Belley a été classé dans la voirie nationale. Ceux qui connaissent la difficulté qu'il y a eu ces dernières années à classer les chemins départementaux en routes nationales et qui savent à quel point une telle mesure est exceptionnelle, remarqueront que M. Pinton — je n'ai pas à le défendre, mais j'ai à assumer sa succession en l'espèce — a donc tenu sa parole.

J'en reviens à mes propres responsabilités. Il n'est pas question d'abandonner l'aménagement de la route nationale 504 qu'il faut au contraire continuer. M. Billiemaz a contesté le choix des routes qui traversent l'Ain, le maillage du réseau que nous avons décidé. Pour le réseau de premier ordre et pour le réseau de second ordre, nous avons prévu quatre routes dans le département de l'Ain et l'autoroute Paris-Lyon longe ce département. Je connais de nombreux départements qui, ayant quatre routes de premier ordre et de second ordre et une autoroute très voisine, considéreraient leur situation comme convenable. C'est pourquoi je trouve très normal ce que j'ai proposé et je n'ai nullement l'intention de retirer ce qui a été donné. M. Billiemaz a raison de défendre son département avec zèle. On peut prétendre que les projets du ministère sont critiquables et doivent être examinés de plus près ; mais je vous prie de croire que je n'ai nullement l'intention de faire de ce département un véritable désert.

M. Auguste-François Billiemaz. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Billiemaz.

M. Auguste-François Billiemaz. Monsieur le ministre, vous avez transformé la route départementale en route nationale, mais le département a été obligé de voter des crédits pour que cette route soit praticable. Vous reconnaîtrez tout de même que c'est une curieuse méthode, surtout quand vos prédécesseurs avaient pris l'engagement de doter cette route d'un gabarit normal.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir fait passer certaines routes en première et seconde urgence dans notre département ; mais on voudrait pouvoir circuler normalement sur la route nationale 504 car c'est une de celles où passent le plus de touristes allant de Paris en Italie.

M. le président. Par amendement n° 51, Mlle Irma Rapuzzi, au nom de la commission des finances, propose de réduire le crédit du titre III de 1.600.200 nouveaux francs.

La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mlle Irma Rapuzzi, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, la commission des finances vous rappelle qu'au moment de la discussion des articles de la loi de finances, nous avons voté à l'unanimité le principe de la disjonction de l'article 9 pour marquer notre désaccord en ce qui concerne la répartition des crédits du fonds routier. Ayant dans un premier vote refusé une recette, il appartenait à la commission des finances de vous demander, dans un souci de logique, de ne pas autoriser l'engagement d'une dépense gagée sur cette recette.

Je vous rappelle que ce vote que nous vous demandons et qui tend à supprimer, au titre III, une dépense d'un montant de 1.600.200 nouveaux francs, doit être rapproché du vote intervenu au moment de la discussion du budget de l'intérieur où, vous le savez, nous avons déjà refusé un crédit de 400.000 nouveaux francs pour le même motif.

M. le président. La parole est à M. Bouquerel, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Amédée Bouquerel, *rapporteur pour avis.* En ce qui concerne cet amendement qui a été déposé par la commission des finances, je tiens à préciser la position de la commission des affaires économiques. Elle est exactement la même que celle prise à l'occasion de la discussion du budget de l'intérieur relative à la création d'un service spécial pour la gestion des tranches locales. La commission des affaires économiques a étudié le budget,

comme je l'ai dit tout à l'heure dans mon rapport ; elle a eu à examiner l'ensemble des crédits prévus. Elle a considéré que la création des emplois nouveaux qui est demandée pour les études des travaux financés par le F. S. I. R. correspondait effectivement à une nécessité.

Je comprends parfaitement la position de la commission des finances qui répond à un désir de logique et d'harmonisation des crédits tels qu'ils résultent des votes émis par notre Assemblée. Si j'ai pris la parole, c'est pour qu'à l'occasion de la deuxième lecture vous connaissiez la position de la commission des affaires économiques qui réclame le rétablissement du crédit prévu. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le rapporteur général. Très bien !

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. le rapporteur général. Oui, monsieur le président, il s'agit d'une simple harmonisation de chiffres.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le titre III avec la somme de 31.429.738 nouveaux francs, qui résulte de l'adoption de l'amendement.

(*Le titre III, avec cette somme, est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, moins 270.682.642 nouveaux francs. »

La parole est à M. de Rocca Serra.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Monsieur le ministre, mes chers collègues, puisque l'occasion m'en est offerte à ce stade de la discussion budgétaire, je vais me permettre de demander à M. le ministre des travaux publics de bien vouloir reconsidérer le sort du réseau ferré corse. Il n'en sera pas surpris, je le sais. Je le ferai brièvement, car je ne veux pas retenir trop longtemps l'attention du Sénat. Je le ferai sans passion, mais avec une conviction qui a été confirmée par certains éléments d'information que vous me permettrez d'évoquer devant vous.

Par l'article 39 de la loi de finances pour 1960, le réseau ferré corse est virtuellement supprimé, mais il est indiqué que « l'aliénation des installations mobilières et immobilières ne pourra intervenir que lorsque le réseau routier sera élargi et mis en état de supporter le supplément de trafic résultant de la suppression de la voie ferrée et lorsque les services de remplacement seront effectivement en place ». Par conséquent deux conditions : l'amélioration du réseau routier, les services publics de remplacement.

Certes, d'importants travaux ont été entrepris. Toutes les routes nationales parallèles aux voies ferrées ont été transformées en un vaste chantier où la circulation est devenue difficile et très dangereuse. Mais, si les travaux de terrassement sont largement entrepris, ils ne sont pas terminés. Et il semble très aventureux d'escompter que les opérations de revêtement puissent être poursuivies et terminées avant l'hiver. Il s'agit en effet de parcours de montagne très souvent enneigés jusqu'au mois de mars.

Quant à la mise en place des services publics de remplacement, elle ne semble pas avoir été très sérieusement étudiée. Je puis en tout cas affirmer qu'elle n'intéresse pas le secteur des transports de marchandises et qu'on s'oriente tout simplement vers une augmentation du contingent-département de tonnage sans fixation d'horaires ni tarification, et cela dans un département insulaire déjà écrasé dans son économie par les charges très lourdes des frais d'approche, département dans lequel le coût de la vie atteint un taux si élevé !

Je peux donc dire ici que les deux conditions que le Parlement avait décidées, en accord avec vous, ne sont pas remplies. Mais alors, plutôt que de bâcler des travaux d'amélioration du réseau routier dans des conditions climatiques si peu favorables et d'improviser d'illusoires services de remplacement, ne vaudrait-il pas mieux revoir ce problème avec objectivité, avec sérénité et s'orienter vers une solution qui, par la recherche d'une meilleure gestion, concilie le maintien du chemin de fer avec un souci d'économie, souci fort respectable et fort compréhensible, j'en conviens, mais dont notre département est dans ce domaine la seule victime.

Déjà cette année ce chemin de fer que vous aviez condamné à une fin prochaine a vu son trafic s'accroître dans des proportions considérables. Cette amélioration se poursuivra au rythme même de l'essor touristique de notre île car notre réseau ferré fait découvrir des sites parmi les plus beaux d'Europe.

C'est pourquoi nous vous demandons instamment que soit mis à profit ce délai de grâce et que soit étudiée de nouveau la possibilité d'une gestion par la S. N. C. F. ou d'un affermage, comme cela fut réalisé dans d'excellentes conditions dans d'autres départements.

L'adaptation des horaires, la modernisation du matériel et des méthodes doit assurer, j'en suis convaincu, la rentabilité du réseau ferré.

Sans doute allez-vous m'objecter un argument d'ordre financier et rappeler que d'importants crédits routiers ont été gagés sur la vente du chemin de fer. C'est là un argument fort discutable si l'on veut considérer dans quel état d'abandon a été laissé jusqu'ici la voirie nationale de notre département et l'indigence des crédits qui lui ont été affectés. A titre d'exemple, je citerai pour 1959 24 millions d'anciens francs pour un réseau de 2.020 kilomètres ! En 1960, l'effort constaté sur les routes dites de remplacement a été, hélas ! compensé par la suppression de tous travaux sur les autres voies. C'est ainsi que la route de la côte orientale, l'artère la plus importante de notre île, qui devait, par une autoroute, remplacer la voie ferrée détruite par l'ennemi, qui traverse la région la plus prospère de l'île et qui dessert actuellement la très importante base aérienne de l'O. T. A. N., est dans un état d'abandon inadmissible et prend parfois l'aspect d'un chemin rural mal entretenu.

Ceci m'amène à déclarer que, si le fonds routier ne pouvait récupérer les crédits provenant de la vente du réseau ferré, la Corse ne serait pas placée dans une situation privilégiée en ce qui concerne l'attribution des crédits routiers. Ainsi, les arguments qui ont été développés en vain devant vous depuis plus d'un an, monsieur le ministre, les raisons pour lesquelles nous ne pouvions accepter la suppression du réseau ferré, se trouvent aujourd'hui confirmés et renforcés.

Je voudrais aussi, devant vous, évoquer les graves conséquences qu'entraînerait cette mesure sur le plan social et sur le plan psychologique et politique. Dans un département comme le nôtre, la suppression de 300 emplois est une chose grave, d'autant plus que les cheminots licenciés ne seraient pas protégés par un statut particulier. C'est pourquoi nous vous demandons instamment, en cas de licenciement, de bien vouloir aller au-delà de vos propositions initiales et de prévoir, à défaut de reclassement dans un emploi équivalent, une retraite intégrale à jouissance immédiate assortie d'une prime de licenciement.

J'en arrive, en terminant, à l'aspect le plus grave et le plus alarmant du problème qui vous est posé.

Récemment, à l'Assemblée nationale, en écoutant sur ce sujet le doyen des représentants de notre île, M. Gavini, dont vous connaissez la noblesse de caractère et l'habituelle modération, vous avez certainement compris que nos populations étaient inquiètes et profondément troublées. Certes, les mises en garde, les avertissements des parlementaires, les rapports de l'administration locale laissaient prévoir une opposition irréductible des populations et de leurs élus à la suppression du chemin de fer. Et nous pouvons, quant à nous, dégager toute responsabilité si, par malheur, intervenaient demain des événements tragiques.

Nos compatriotes insulaires et les Corses habitant le continent n'ont pas manqué de constater que, jusqu'ici, les efforts déployés par leurs parlementaires ont été vains, malgré le concours des parlementaires continentaux et nord-africains d'origine corse. J'ai l'humilité de déclarer devant vous qu'ils ont raison.

Si besoin était, les mesures fiscales concernant la Corse, telles qu'elles sont prévues dans la loi de finances rectificative, mesures notoirement insuffisantes et si restrictives dans leur interprétation des anciens textes, les confirmeraient dans l'opinion que le Gouvernement se refuse à examiner franchement le grave problème économique que pose ce département insulaire depuis 192 ans.

Quel que soit l'effort d'investissement entrepris dans le domaine de l'agriculture, du tourisme, des liaisons maritimes et aériennes, effort dont je ne veux minimiser ni l'ampleur ni la portée, il sera voué à l'inefficacité, à l'échec tant que la rentabilité des investissements ne sera pas assurée par un statut fiscal et économique approprié. Pour atteindre cet objectif, les populations de notre département semblent tourner leur regard vers des comités dits du 29 novembre, jour anniversaire du rattachement de la Corse à la France, marquant ainsi leur résolution de vouloir rester indissolublement liées à la mère patrie.

Le Gouvernement ne peut pas rester insensible à cet appel passionné qui procède, non pas d'une psychose collective, mais d'une prise de conscience d'un peuple profondément patriote qui est inquiet pour son destin.

Ces populations n'admettent pas la disparition de la voie ferrée. Irez-vous jusqu'à leur imposer votre décision par la force ? Le Gouvernement envisage-t-il une épreuve de force au sujet de la voie ferrée ? Je ne peux pas le croire.

Mes compatriotes ont versé trop de sang pour la grandeur de la France et pour ce qui fut notre empire pour que cette humiliation puisse leur être infligée.

Mieux vaudrait, monsieur le ministre, que nous puissions dire à nos populations que nous avons eu raison de faire confiance au Gouvernement de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Faggianelli.

M. Jacques Faggianelli. Mes chers collègues, monsieur le ministre, je n'ajouterai qu'un simple mot à ce qu'a dit excellemment mon collègue et ami M. de Rocca Serra.

Puisqu'un délai de grâce nous est accordé et que la condition préalable n'est pas remplie à l'heure actuelle, je désirerais, monsieur le ministre, que ce délai de grâce fût pour vous un délai de réflexion.

Tout vous y incite d'ailleurs puisque, d'une part, les travaux entrepris n'ont pas encore pris tournure et qu'ils sont loin d'être achevés ; d'autre part, parce que le service public de remplacement qui était prévu n'a pas encore été mis en place. Je crains fort qu'il ne le soit de longtemps, si toutefois l'on donne à cette mesure le sens véritable qu'elle doit avoir.

Je voudrais donc tout simplement, et en ménageant bien entendu les instants du Sénat qui sont comptés, vous dire que ce que nous avions prévu est arrivé.

Il vous faut maintenant, monsieur le ministre, si vous le voulez bien, tirer la leçon des faits, c'est-à-dire prendre une mesure sage et juste.

Je dis juste, parce qu'il a dû vous apparaître peu à peu que la mesure que vous aviez prise tendant à la suppression du chemin de fer de la Corse n'était pas une mesure juste. Si, en effet, le réseau corse vous paraissait trop onéreux, il fallait en réduire les frais d'exploitation et trouver une formule qui réponde à l'économie de cette exploitation. C'est ce que vous n'avez pas fait ; et c'est infiniment regrettable.

Aujourd'hui, allez-vous nous opposer que des avances ont été faites pour la route corse ? M. de Rocca Serra vous a dit tout à l'heure dans quel état se trouvait cette transversale Ajaccio—Bastia—Calvi sur 80 kilomètres de laquelle deux camions ne pouvaient se croiser.

Si par hasard les services de la rue de Rivoli — je les mets en cause, moi aussi, mais ils n'en sont pas à une accusation près dans cette enceinte (*Sourires*) — vous imputaient ce crime d'avoir consenti à une mesure d'apaisement et de justice étant donné les frais déjà engagés sur la route corse, vous pourriez leur démontrer que, par une réduction normale de votre subvention d'équilibre, eux-mêmes, donc les caisses de l'Etat, ne tarderaient pas à récupérer les avances qu'ils ont faites.

Je m'en tiens là, monsieur le ministre, en vous disant d'ailleurs que nous avons confiance en votre jugement. J'espère que vous allez prendre la mesure qui, je crois, vous apparaît comme la plus raisonnable et je vous dis en terminant que nous avons confiance en votre verdict. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. A ce sujet je voudrais dire simplement quelques mots qui me paraissent nécessaires à la suite du long débat qui s'était instauré ici l'an dernier.

J'avais déclaré alors, que j'étais prêt à engager 550 millions de travaux sur les routes de Corse. Je tiens la carte des travaux qui ont été entrepris ou qui sont déjà réalisés à la disposition de M. de Rocca-Serra et de M. Faggianelli. 550 millions de travaux ont été engagés et les crédits relatifs aux quatre cinquièmes de ces travaux sont déjà dépensés.

Il est vrai que le mauvais temps, comme on l'a fait remarquer, a retardé un certain nombre de travaux de terrassement ; par conséquent, on ne peut pas dire que le dernier franc de ces 550 millions est dépensé.

Si j'avais pu répondre à M. Guy Petit lorsqu'il me posait tout à l'heure la question des travaux du fonds routier que dans tel département on avait dépensé en huit mois 550 millions, il aurait pensé que le chiffre n'était pas tellement faible et que l'effort entrepris en cette matière en Corse était d'une importance considérable.

Or, je fais observer à M. Faggianelli et à M. de Rocca-Serra — et ils en sont bien conscients — que si les travaux non terminés donnent un aspect de chantier, une fois les terrassements faits et la finition rapidement achevée, en quelques semaines on aura une route moderne et en bon état.

Je remarque d'ailleurs qu'il y a quinze jours cette route a été empruntée, si mes renseignements sont exacts, par le rallye automobile de Corse ; qu'un nombre important de voitures, à ce qu'on m'a signalé y participaient et que de nombreux sportifs sont venus assister au passage de cette épreuve sur la route reconstruite.

M. Francis Le Basser. Combien d'accidents a-t-on enregistrés ?

M. Jacques Faggianelli. Le rallye de la Corse n'a pas emprunté la transversale. Du reste, vous savez que les organisateurs de ce genre d'épreuves recherchent toujours la difficulté. (*Sourires.*)

M. le ministre. Ce que je veux dire, ainsi que je l'ai déclaré à l'Assemblée nationale à M. Gavini, c'est que la cause est entendue, que les dépenses sont engagées, que la pluie a pu retarder les travaux, mais qu'on ne supprimerait pas le trafic de la voie ferrée avant l'achèvement des travaux permettant la circulation routière. Cet engagement sera tenu.

Mon second engagement tient à la notion de service public.

M. de Rocca-Serra faisait tout à l'heure la différence entre l'organisation des transports des voyageurs, pour lesquels des obligations de service public ont été imposées, et celle des transports de marchandises pour lesquels cette notion n'est pas suffisamment et clairement précisée. M. de Rocca-Serra a raison d'attirer mon attention sur ce point et je me pencherai sur cet aspect du problème.

M. de Rocca-Serra m'a indiqué, d'autre part, une amorce de solution possible que j'ai l'intention d'étudier avec l'intérêt qu'elle mérite. Je lui signale cependant que, pour autant que j'aie été déjà informé par une éventuelle entreprise concessionnaire, cette solution n'irait pas sans provoquer d'importants licenciements en tout état de cause.

C'est pourquoi, tout en étant très sensible au problème social qu'il a exposé, je rappellerai à M. de Rocca-Serra que déjà l'année dernière le ministre des finances avait pris des engagements et que les propositions qui ont été faites pour insuffisantes qu'elles puissent apparaître, sont cependant exorbitantes du droit commun.

Beaucoup a déjà été fait. J'ai l'impression, faisant abstraction du climat dont MM. de Rocca-Serra et Faggianelli ont parlé l'un et l'autre avec émotion et qui existe à l'heure actuelle en Corse, que nos deux points de vue se rapprochent en pratique.

Sur les 550 millions de travaux engagés, une grande partie est achevée. Seule la pluie a empêché leur totale finition ; mais les crédits sont engagés de telle sorte que les travaux doivent être menés à leur fin très rapidement.

M. de Rocca-Serra — je ne saurais le lui reprocher connaissant sa commune et le canton qu'il représente — s'inquiète déjà que les crédits routiers aient été concentrés nécessairement sur cette région et que, par conséquent, l'autre région de la Corse se trouve ne pas avoir bénéficié d'un appui identique.

Nous avons donc entrepris un grand effort sur le plan routier de 550 millions. Par ailleurs, nous avons négocié des obligations de service public. D'autres solutions nous ont été présentées. Mais ce qui me paraît indispensable c'est d'apporter une véritable modernisation. Les sénateurs savent distinguer ce qui appartient au folklore, à une tradition respectable, au tourisme à encourager, de ce qui est tourné vers l'avenir. L'effort qui a été accompli par le Gouvernement dans ce domaine est dirigé vers l'avenir.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le Titre IV ?

Je le mets aux voix.

(*Le Titre IV est adopté.*)

M. le président. Nous passons à l'état H.

ETAT H

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

« Titre V :

« Autorisations de programme, 322.800.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 85.832.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 26.700.000 nouveaux francs.

« Crédits de paiement, 7.140.000 nouveaux francs. »

La parole est à M. Lemarié.

M. Bernard Lemarié. Monsieur le ministre, je n'interviendrai qu'un instant sur le titre VI qui, si l'on s'en tient aux chiffres figurant à votre budget, peut apparaître mineur mais se révèle comme susceptible d'avoir les plus heureuses répercussions

sur certaines formes de tourisme. Comme vous l'aviez annoncé il y a quelques jours et comme l'ont relevé nos rapporteurs, figure pour la première fois à votre budget une subvention destinée aux travaux d'équipement des ports de plaisance et aux petits ports.

Elu d'un département à vocation pour une grande part maritime, je ne puis que me réjouir d'une telle initiative susceptible de redonner à nos petits ports côtiers un regain d'une activité que le cabotage et la pêche n'arrivaient plus à entretenir. Nombreux sont en effet ces petits ports qui ne vivent pratiquement plus que des « plaisanciers », de ceux qui, fidèles à l'appel de la mer, reviennent chaque année pratiquer un sport éminemment formateur et vivifiant. Mais aussi, nous ne devons pas l'oublier, ce tourisme fait vivre une foule d'artisans souvent spécialisés, constructeurs, voiliers, menuisiers, mécaniciens, peintres, gardiens de chantiers d'hivernage.

Or, si les bateaux d'un certain tonnage appartiennent le plus généralement à une clientèle étrangère au demeurant fort intéressante en raison des devises qu'elle introduit en France, le sport nautique est devenu plus modestement une activité qui enthousiasme notre jeunesse et qui, à l'instar des sports d'hiver et des écoles de neige, est désormais à la portée des bourses les plus modestes. Il est actuellement largement pratiqué par une clientèle qui provient de toutes les couches sociales. Ceux qui ont goûté à ce sport reviennent fidèlement chaque année. Il convient de les retenir et de les encourager en mettant à leur disposition l'infrastructure nécessaire à la pratique du sport nautique.

L'action de votre ministère s'imposait dans ce domaine pour venir relayer et stimuler l'effort, malheureusement limité et hors de proportion avec les nécessités, que certaines localités ont déjà entrepris. Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir compris ce problème et les immenses possibilités qui sont offertes dans ce domaine.

Le crédit de 1.200.000 nouveaux francs, à répartir sur quatre années, que vous avez inscrit à votre budget ne permettra certes pas de réaliser un plan d'équipement aussi vaste et aussi rapide que je l'aurais personnellement désiré.

J'aurais aussi souhaité que, compte tenu de la modicité de la tranche de 240.000 nouveaux francs prévue pour l'année à venir, la commission spécialisée du conseil supérieur du tourisme chargée d'élaborer les projets eût orienté son action vers des réalisations peu onéreuses et, par suite, plus nombreuses, sans en réserver la primeur à des ports déjà importants, plus à même de faire face aux première urgences.

Puisse cette suggestion être prise en considération pour l'élaboration des plans à venir ! Puisse aussi une équitable répartition être faite entre les différentes régions touristiques de France ! Puissent enfin les crédits que vous destinez à cet objet s'accroître également dans les années à venir !

Dans cet état d'esprit, je ne puis que souscrire à l'initiative de notre collègue de l'Assemblée nationale, M. Padovani qui vous a suggéré d'affecter au financement de tels travaux les ressources provenant de la suppression de la détaxe sur les carburants utilisés pour les bateaux de plaisance. Ce ne serait que justice.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que, encouragé par les résultats qui ne tarderont pas à se manifester, vous ne manquerez pas de poursuivre et d'amplifier l'action que vous avez entreprise et qui doit permettre à nos petits ports côtiers qui se meurent de trouver, avec un nouvel essor, de nouvelles raisons d'espérer. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre VI.

(*Le titre VI est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 46 rectifié, MM. Georges Portmann, Marc Desaché, Max Monichon, Marc Pauzet et Raymond Brun proposent d'insérer après l'article 107 un article additionnel ainsi rédigé :

« Lorsqu'il est décidé d'interrompre la circulation sur la voirie nationale et d'organiser une déviation empruntant la voirie départementale ou communale, les services des ponts et chaussées sont tenus d'établir un rapport sur l'état des routes et chemins départementaux, vicinaux ou ruraux à utiliser.

« Dès supression de la déviation, ces routes et chemins doivent être remis en leur état initial, les dépenses de réparations étant imputées sur la tranche nationale du fonds d'investissement routier. »

La parole est à M. Raymond Brun pour défendre l'amendement.

M. Raymond Brun. Les auteurs de l'amendement demandent que lorsque, pour des travaux réalisés sur des routes nationales, les ponts et chaussées obligent les automobilistes et les transports publics à utiliser les routes départementales ou la voirie communale, les frais de réparation de cette voirie soient mis à la charge de l'Etat et non pas du département ou des communes prce que c'est uniquement en raison des travaux effectués sur la voirie nationale que ces voiries départementales ou communales sont abimées. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec M. Portmann et M. Desaché de cette importante question. Il est exact que le point qui a justifié l'amendement pose un problème. Il est vrai qu'il arrive que le déroutement pendant des travaux sur une route nationale cause à la voirie locale des difficultés graves.

J'ai indiqué à MM. Portmann et Desaché que j'allais envoyer une circulaire aux ingénieurs des ponts et chaussées de chaque département à ce sujet — c'est préférable à la méthode de l'amendement — et que des directives seraient prises ensuite. En effet, l'amendement donnerait lieu à des réclamations très compliquées à résoudre lorsqu'il y aurait eu des déroutements de très courte durée.

Le principe est exact lorsque des travaux de certaine importance sont entrepris sur des routes nationales et que nous devons dérouter sur une voie départementale ou vicinale. Il faut en tenir compte. MM. Portmann et Desaché seront certainement reconnaissants à leur collègue d'avoir défendu l'amendement, mais ils auraient été satisfaits des explications que je leur ai fournies.

M. le président. La parole est à M. Brun.

M. Raymond Brun. L'amendement n'a pas été signé seulement par MM. Portmann et Desaché, puisqu'il y a cinq co-auteurs. Je ne pouvais être convaincu de la valeur des arguments de M. le ministre que dans la mesure où je les connaissais.

Je le suis maintenant, compte tenu des mesures qui doivent être prises, et je pense qu'en effet j'aurai leur assentiment en retirant l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 46 rectifié est donc retiré.

Nous en avons terminé avec la section « Travaux publics et transports ».

Je propose à l'Assemblée de commencer dès maintenant l'examen de la section relative à l'aviation civile et commerciale, qui ne donnera sans doute pas lieu à une longue discussion.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Aviation civile et commerciale.

M. le président. En conséquence, j'appelle maintenant l'examen des dispositions relatives au ministère des travaux publics et des transports, section II, Aviation civile et commerciale.

La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le très court instant qui m'est imparti et que je m'efforcerai de ne pas dépasser — et s'il en était autrement, M. le président me rappellerait à l'ordre — je vais me borner à vous faire la philosophie de ce budget qui est fort important. Je vous renvoie pour les détails à mon rapport écrit, ainsi qu'au rapport que je vais présenter au nom de la commission des finances sur le contrôle de la compagnie Air France, rapport que je vais donner à l'impression ces jours-ci et qui a été approuvé par votre commission des finances.

Ce budget est en expansion. J'ai groupé les titres III et IV qui comportent une augmentation de crédits d'environ 20 p. 100, parce que, en fait, ils comportent de l'un à l'autre un virement d'écritures dont je parlerai dans un instant. Quant aux dépenses en capital, les autorisations d'engagements sont en augmentation de 4 p. 100 seulement, mais en revanche, les crédits de paiement sont en très forte augmentation, 21,2 p. 100, ce qui prouve bien qu'il s'agit de l'achèvement de travaux déjà engagés et très peu de travaux neufs sont prévus.

J'avais indiqué dans mon rapport écrit que cinq idées directrices paraissaient dominer ce budget. A la réflexion, je pense qu'on peut simplifier encore et les classer en deux catégories.

La première de ces idées directrices réside dans la création de l'agence de sécurité et de navigation aérienne (A.S.E.C.N.A.), c'est-à-dire en fait, dans les conséquences de l'évolution de la communauté.

La seconde des causes a entraîné toute une série de modifications et toute une série de création de crédits nouveaux et même d'emplois nouveaux. Elle est constituée par la crise de croissance que traverse l'aviation civile en ce moment du fait de l'avènement de l'avion à réaction.

Nous avions déjà, l'an dernier, évoqué ce problème. Cette année, nous en sommes passés à l'ère des réalisations alors que l'an dernier nous n'en étions qu'à l'ère des prévisions. Ce phénomène se représente dans des directions assez différentes que je vais essayer d'analyser très rapidement.

Je vous ai indiqué précédemment que l'évolution de la communauté avait pour effet d'entraîner des virements de crédits du titre III au titre IV. En effet, nous voyons disparaître au titre III toute une série de crédits de fonctionnement, d'ailleurs fort importants, puisqu'il y en a au total pour un peu plus de 39 millions de francs nouveaux. Mais, en revanche, nous voyons apparaître au titre IV une ligne nouvelle qui couvre l'aide à l'A.S.E.C.N.A., et dont le montant correspondant est supérieur d'environ 6 millions de nouveaux francs à ces 39 millions de nouveaux francs.

Pourquoi ? Parce qu'il était nécessaire, au moment où les Etats de la Communauté ont acquis l'indépendance que nous leur avons accordée sans aucune arrière-pensée de permettre le fonctionnement normal des lignes d'aviation qui desservent actuellement ces territoires, de telle manière que ces Etats n'aient pas l'impression — impression qui serait parfaitement injustifiée — que nous avons centralisé entre les mains d'un organisme national métropolitain les infrastructures et les auxiliaires d'approche nécessaires à la sécurité des lignes d'aviation.

Le budget de l'A. S. E. C. N. A. est important. Il s'élève à 46.881.923 nouveaux francs. Les seuls services obligatoirement confiés à l'agence représentent 42 millions ; la différence, soit 4 millions environ, sera utilisée pour le fonctionnement des services que les Etats ont la faculté de confier à l'A. S. E. C. N. A. par contrats particuliers.

Je vous rappelle à ce sujet qu'actuellement le financement de l'agence est assuré dans sa plus grande majorité par la France métropolitaine et que celle-ci occupe dans le conseil d'administration une place la mettant à parité avec la place occupée par les administrateurs des autres Etats. La situation pourra être revisée au fur et à mesure que les contributions des Etats indépendants deviendront plus importantes.

J'analyserai maintenant les différentes conséquences de l'avènement de l'aviation à réaction. J'aurai à y procéder dans un grand nombre de directions qui, toutes, ont une importance de plus en plus grande. Mais, faute de temps, je serai malheureusement obligé de me limiter dans cet examen.

Examinons d'abord la situation du personnel. Certaines grèves enregistrées en 1960, cretaines autres dont nous sommes menacés, ont comme raison principale la fatigue causée aux équipages des avions à réaction, surtout sur les lignes où les trajets sont les plus longs.

On fait souvent observer que dans l'aviation classique, le pilotage sur les longues distances était assez facile et, sauf perturbations graves, les pilotes s'en remettaient volontiers pendant des laps de temps assez longs au pilote automatique et que, leur rôle devenant un rôle de surveillance, certes très active et très vigilante, mais ne nécessitant ni efforts physiques ni efforts psychiques démesurés.

Il n'en est plus de même dans l'aviation à réaction. Il semble, d'après les rapports récents qui nous ont été fournis, qu'à partir du moment où l'altitude passe de 9.000 à 11.000 mètres, on se trouve dans des zones de turbulences créées par les *jet-streams*, ces turbulences pouvant être à peu près continues sur de longs trajets et entraînant les pilotes à user assez peu du pilote automatique.

De même, la nécessité pour l'un des pilotes de porter constamment un masque à oxygène aggrave leur fatigue, sans parler des innombrables cadrans à consulter, de la météorologie souvent défaillante dans certaines parties du globe et des terrains encore mal adaptés de certains pays.

Quoi qu'il en soit, des grèves ont été déclenchées ; des aménagements d'horaires ont été demandés. Le personnel navigant souhaitait voir ramener jusqu'à 65 ou 60 heures le nombre d'heures de pilotage effectif par mois.

Actuellement, un nouveau décret du ministère des travaux publics fixe provisoirement à 75 heures les heures de pilotage, avec les modalités d'application pour les horaires de repos. Les discussions sont encore engagées, je crois même que des actions en justice sont pendantes. Je n'en suis pas sûr, mais c'est ce qui m'a été dit, monsieur le ministre, et s'il n'en est pas ainsi, j'en serai très heureux, car je souhaite, comme toute la commission, que cette question se règle à l'amiable.

Mais là n'est pas la seule question qui se pose en ce qui concerne le personnel navigant. Il existe un problème de rémunération.

Je vous avoue que nous avons eu un peu plus de peine, à la commission des finances, à suivre le personnel navigant technique qui, dans l'ensemble, paraît avoir, si les renseignements qui nous ont été fournis sont exacts, des rémunérations largement comparables à celles du personnel des autres compagnies de navigation européennes, dans la mesure dans laquelle des comparaisons sont possibles, car les formes de rémunération sont fort différentes. Je ne dis pas du tout cela pour nuire à ce personnel qui est très sérieux et dont les responsabilités sont écrasantes, mais il nous faut bien être objectif.

Je n'en dirai pas de même du personnel technique à terre et du personnel navigant non technique. Ce personnel est, en général, moins payé que celui des compagnies européennes et il doit assumer des responsabilités de plus en plus grandes ou assurer des services en vol de plus en plus pénibles. C'est un chapitre sur lequel j'aimerais avoir des précisions, monsieur le ministre.

Quant aux autres catégories de personnel, votre commission des finances a été un peu émue, mais en sens inverse, de certaines promotions qui lui ont paru très rapides et sur lesquelles elle désirerait avoir quelques explications. C'est ainsi que trois directeurs ont été augmentés dans des proportions considérables et que, comme je l'ai indiqué dans mon rapport écrit, à certaines suppressions d'emplois ont correspondu très exactement des créations d'emplois qui semblent concerner les mêmes personnes et qui font passer certains indices de 265, par exemple, à 455, ce qui, pour une simple promotion, paraît un peu excessif surtout quand il s'agit de secrétaires d'administration. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous me répondiez sur ces deux questions.

Pour répondre à la nécessité de se plier aux exigences de l'aviation à réaction, l'infrastructure a fait l'objet d'importants travaux et nous n'avons pas à en rougir. La plupart de nos principaux aérodromes sont ou vont être pourvus de pistes suffisantes pour recevoir les appareils quadrijets.

Je voudrais cependant vous demander, monsieur le ministre, si les crédits que vous avez prévus pour l'allongement de la piste de Nice sont simplement destinés à mettre en état le tour de la piste sans effectuer le remplissage de la piste elle-même. Certaines personnes bien informées ont affirmé que ce remplissage serait, paraît-il, effectué avec la décharge publique de la ville de Nice. Cela m'a paru un procédé tellement curieux que je voudrais bien en avoir la confirmation.

Le service de l'aviation civile et commerciale est doté d'un important matériel qui lui sert à des tâches qui sont définies dans mon rapport et sur lesquelles je ne reviendrai pas. Mais une question de principe s'est posée à la commission des finances. Etait-il nécessaire que le service général de l'aviation civile et commerciale ait à sa disposition du matériel à la fois d'entraînement, d'entretien et parfois de recherche ?

Je considère — je parle ici à titre personnel — qu'il n'est pas mauvais que le service de l'aviation civile et commerciale ait un matériel moderne — c'est à quoi correspond le budget qui nous est présenté aujourd'hui puisque vous modernisez une série d'appareils anciens et que vous en achetez de nouveaux — et qu'il est indispensable que le personnel chargé de faire respecter un certain nombre de consignes sur l'aviation soit également capable de savoir comment le matériel fonctionne. Je ne vous apprends rien, monsieur le ministre, car je sais que l'une de vos premières préoccupations a été d'apprendre à piloter.

Quelques observations ont été faites au sujet de l'aviation légère. La répartition des terrains des aéro-clubs, agréés ou non, a fait en particulier l'objet d'un certain nombre de critiques. Je dois dire que les statistiques qui me sont fournies pour justifier de l'agrément ou du non-agrément de ces terrains m'ont paru, à la lumière de deux faits dont j'ai eu connaissance, assez fantaisistes. Elles sont fournies par les aéro-clubs eux-mêmes et sont assez mal vérifiées. Je pense que, de ce côté, monsieur le ministre, vous auriez intérêt à faire effectuer une enquête plus précise. Je suis tout disposé à vous fournir des cas concrets sur lesquels vous pourriez asseoir votre religion.

Je m'étendrai relativement peu sur l'activité de la compagnie Air-France étant donné que j'ai publié un rapport très complet à ce sujet. Qu'il me soit cependant permis de relever l'amélioration apportée, au profit de l'Etat, par le dernier avenant au contrat passé entre cette compagnie et l'Etat. Vous vous souvenez que, dans le passé, le contrat qui liait la compagnie nationale à l'Etat était analogue à celui qui liait ce dernier aux compagnies de navigation, en particulier à la Compagnie générale

transatlantique. En fait, l'Etat accordait une subvention et il y avait ensuite un partage de ce que j'ai appelé le « manque à perdre ». Maintenant, il n'en est plus ainsi. La contribution de l'Etat figure dans les comptes d'Air-France. S'il y a des bénéfices, ceux-ci sont partagés compte tenu de la subvention, ce qui change complètement la face du problème.

La compagnie Air-France n'a plus demandé à l'Etat, en 1959, qu'une contribution de 2,68 p. 100 de son chiffre d'affaires au lieu de 5,50 p. 100 les années précédentes.

Cette année, il est vraisemblable que la mise en service des appareils à réaction va entraîner des frais supplémentaires. Mais j'ai tout lieu de croire que les 60 millions de nouveaux francs prévus au budget ne seront pas nécessaires pour équilibrer le budget d'Air France, à la condition, bien entendu, qu'il n'y ait ni nouvelles grèves, ni complications politiques dans les pays desservis.

Mesdames, messieurs, j'aurais voulu m'appesantir plus longtemps sur certains aspects de ce budget, mais je m'aperçois que j'ai déjà épuisé mon temps de parole. J'aurais voulu parler très rapidement des autres créations qui ont été rendues nécessaires par la diffusion de l'aviation à réaction, que ce soit Eurocontrol, qui nous permet d'assurer un contrôle qui dépasse nos frontières ; que ce soit Air Union, pour laquelle les accords sont en cours de discussion ; que ce soit Air Inter, compagnie pour laquelle, malheureusement, nous avons enregistré des déboires qui n'ont fait que confirmer les réserves que je formulais ici même il y a deux ans. J'aurais voulu parler également de la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux qui lient notre compagnie nationale à un certain nombre d'autres compagnies étrangères, par exemple Japan Air Lines, ou françaises, telles que Union aéromaritime des transports, Transports aériens intercontinentaux, Air Algérie.

J'en arrive tout de suite à ma conclusion, pour répondre au vœu de M. le rapporteur général à qui je me permettrai de faire très amicalement la même réflexion quand il prendra la parole.

M. Marcel Pellenc, *rapporteur général de la commission des finances.* Les défauts de l'un ne corrigent pas ceux de l'autre ! (*Sourires.*)

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* C'est précisément ce à quoi je pensais. (*Rires.*)

Nous sommes en train de passer la première crise de croissance de l'aviation provoquée par l'apparition de ce que j'appellerai l'aviation sonique. Nous arriverons un jour ou l'autre à l'aviation supersonique et nous devons y songer dès maintenant. Peut-être cela entraînerait-il une autre crise de croissance ? Pour le moment, il convient de résorber la première.

S'il m'était permis de formuler un seul souhait, je voudrais que l'aviation supersonique ne succédât pas trop rapidement à l'aviation sonique. Sinon, des problèmes redoutables se poseront dont les plus graves seront certainement ceux du fonctionnement financièrement satisfaisant des différentes compagnies devant la rotation de plus en rapide des avions et les nécessités de leur remplissage si l'on veut que l'exploitation des lignes soit rentable.

Je dois à la vérité de dire que nous avons, cette année, enregistré un certain nombre de satisfactions aussi bien dans le fonctionnement d'Air France que dans celui — je le note bien que cette question ne fasse pas l'objet du présent budget — des compagnies privées et que la France tient un rang fort honorable parmi les compagnies aériennes du monde. Vous verrez dans les tableaux et les statistiques qui figurent dans mon rapport que nous n'avons pas à rougir des efforts que nous avons accomplis. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le temps de parole dont nous disposons étant très limité, je passerai sur un certain nombre de problèmes qui ont cependant intéressé fortement votre commission des affaires économiques et du plan, notamment les accords de coordination qui ont été passés entre la compagnie nationale et différentes compagnies françaises ou étrangères ainsi que les problèmes de la construction aéronautique, pour arriver très vite à la création d'Eurocontrol, puisque l'accord qui matérialisera le fonctionnement de ce service doit être signé le 13 décembre prochain.

Votre commission a été particulièrement intéressée par ce résultat, car elle s'est aperçue que, lorsque dans des domaines comme celui-là on faisait preuve d'empirisme on arrivait très rapidement à un accord. En effet, contrairement à ce qu'on a voulu faire pour Air-Union, qui piétine, on n'a pas essayé de prendre le problème dans son ensemble. On s'est au contraire limité à conclure un accord pour les zones dépassant 6.000 mètres d'altitude où rien n'existe.

Elle en a tiré la leçon qu'il serait souhaitable, dans les différents domaines qui nous intéressent, pour conclure des accords internationaux, qu'une telle méthode fût adoptée. Elle s'est particulièrement penchée sur le grave problème des liaisons aériennes à l'intérieur du territoire métropolitain. Notre pays est peut-être celui d'Europe occidentale le plus en retard dans ce domaine.

Vous savez, puisque bien souvent notre Assemblée a eu à s'en préoccuper, quelles ont été les raisons qui ont poussé le ministère des travaux publics et des transports à décider que ces lignes seraient assurées par Air-Inter dont, je le rappelle, un quart du capital est détenu par Air-France, un quart par la S. N. C. F., la caisse des dépôts et consignations donnant une majorité aux capitaux d'Etat, les différents transporteurs aériens ou routiers et quelques banques assurant le reste du capital. Cette expérience d'Air-Inter s'était soldée, en 1958, par un déficit de 350 millions sur un capital initial de 400 millions.

Une nouvelle expérience a été faite après une augmentation de capital d'un million et demi de nouveaux francs. On a pensé que cette formule d'Air Inter était de nature à assurer, dès le départ, une certaine coordination entre les moyens de transport, notamment air-fer. Le principe adopté pour l'expérience de 1960, qui doit se poursuivre en 1961 et en 1962, a été de limiter le plafond des pertes éventuelles à deux millions de nouveaux francs et de faire supporter au moins 50 p. 100 du déficit par les collectivités locales qui désireraient bénéficier d'une ligne intérieure.

Enfin, la compagnie Air Inter, comme par le passé, a dû recourir, pour son exploitation, à des affrètements de matériel, à des compagnies privées ou à Air France et, pour son service commercial, à la S. N. C. F. et à Air France.

Les résultats obtenus, qui paraissent avoir satisfait l'administration, sont tout de même loin de ceux obtenus dans les autres pays. En effet, Air Inter aurait transporté, en 1960, 13.000 passagers, dont 3.700 environ sur Paris-Toulouse et 5.700 sur Paris-Tarbes. Son déficit se serait élevé à 325.000 nouveaux francs, pour un montant de recettes brutes de 1.267.000 nouveaux francs, 95.000 nouveaux francs restant à la charge d'Air Inter et représentant le déficit de la ligne Paris-Toulouse, parce que les collectivités de la région de Toulouse ne participaient qu'à 50 p. 100 du déficit, alors que partout ailleurs il s'agissait d'une participation à 100 p. 100

Je ne rappellerai pas ce que vous trouverez dans mon rapport, c'est-à-dire les programmes d'exploitation prévus en 1961 et 1962 pour Air Inter, mais je voudrais reprendre ici un certain nombre d'observations qui ont été formulées par la commission.

Cette dernière a estimé que c'était une curieuse politique que de confier à une société de droit privé qui n'était liée à l'Etat par aucun contrat le bénéfice d'un monopole de fait et le soin de mettre en demeure les collectivités locales d'avoir à fournir un effort financier pour assurer, souvent à 100 p. 100, l'équilibre d'une exploitation qu'elles n'avaient les moyens ni de surveiller, ni de contrôler, ni même d'orienter ; que c'était également une curieuse coordination que de permettre la création de trains rapides et chers là où des lignes aériennes étaient en service.

Je dois dire que, depuis, nous avons appris avec un certain plaisir que certains trains rapides avaient été supprimés. Je pense notamment à l'*Aquilon*, sur la liaison de Lyon, et que cette coordination a joué dans la relation qui intéresse le nouveau train de Toulouse, le *Capitole*, puisque les trains ne vont pas fonctionner le même jour que l'avion.

C'est une singulière notion commerciale que de confier l'organisation commerciale à son principal concurrent, car j'ai eu l'occasion de vous dire, lors de conférences privées — et j'en ai fait l'expérience moi-même — qu'il est très difficile, sauf à Paris, d'obtenir des renseignements sur Air Inter à un guichet de la S. N. C. F.

Là aussi se pose le problème que nombre de mes collègues ont évoqué tout à l'heure : celui de la coordination dans les investissements. Notre commission a estimé qu'il serait souhaitable qu'un véritable bilan soit dressé de l'utilisation des différents modes de transport à propos de relations déterminées, d'abord suivant les grands axes actuellement desservis et, d'autre part, suivant des axes nouveaux qui pourraient naître si des moyens de transport adaptés étaient mis en œuvre. Il faut reconnaître qu'en ce moment les transports sont essentiellement axés sur Paris, que des transversales seraient sans doute à établir et que le transport aérien pourrait être intéressant pour desservir certaines régions comme la Bretagne qui le sont très mal à l'heure actuelle.

Une telle politique pourrait également constituer un adjuvant pour une clientèle française qui prendrait des avions d'Air France au départ de Paris car, dans la région de Lyon, notamment, les habitants ont souvent intérêt à prendre un avion étranger partant de Genève plutôt que d'emprunter un avion de la compagnie nationale partant de Paris, lorsqu'ils doivent emprunter des lignes long courrier.

Si l'on veut poursuivre cette politique de décentralisation et d'aménagement du territoire à laquelle vous faisiez allusion tout à l'heure, monsieur le ministre, il est bien certain qu'il faut que les entreprises décentralisées très éloignées de Paris disposent des moyens de communication extrêmement rapides avec la capitale afin que leurs dirigeants ou leurs cadres puissent effectuer des allers et retours fréquents et demandant le minimum de temps.

Enfin, la commission s'est penchée sur un certain nombre de formules et a pensé qu'il serait bon que l'Etat essaie de reconsidérer le problème des transports aériens dans le cadre européen et pas seulement dans le cadre intérieur français. En effet, si l'on veut faire payer cher un billet d'avion, il faut que cet avion présente un certain nombre d'avantages, notamment la rapidité. C'est la raison pour laquelle votre commission a pensé qu'il serait peut-être possible d'étudier des liaisons intérieures qui pourraient être Paris-Lyon-Milan, Paris-Strasbourg-Francfort ou Paris-Perpignan-Barcelone ou Palma de Majorque.

Parallèlement à ces avions très rapides et très chers pourraient être instaurés de véritables réseaux d'autobus pour les liaisons latérales, notamment les aérobus, sur lesquels les Américains ont fait des expériences extrêmement concluantes et où ils sont arrivés à un abaissement considérable de leurs prix de revient.

Enfin, il serait souhaitable aussi, avons-nous pensé, qu'une étude sur les caractéristiques techniques et économiques des lignes puisse permettre la distinction entre lignes d'intérêt général et lignes d'intérêt particulier ; les lignes d'intérêt général devant être traitées par l'Etat avec la compagnie concessionnaire et suivant une formule de contrat qui pourrait être calqué sur celui qui lie Air France à l'Etat, tandis que les lignes d'intérêt particulier pourraient rester à la charge des collectivités locales.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission a émis un avis favorable à l'adoption de la loi de finances pour 1961 concernant l'aviation civile et commerciale. J'en ai terminé. On m'avait donné dix minutes, elles sont expirées.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Et bien remplies !

M. le président. Et je dirai : bien utilisées.

La parole et à M. Georges Marrane.

M. Georges Marrane. Mesdames, messieurs, le rapport imprimé de M. Coudé du Foresto, au nom de la commission des finances, met en vidence la nécessité de tenir compte des revendications du personnel de l'aéronautique.

Les informations qu'il communique concernant ces revendications établissent d'une part leur légitimité et d'autre part qu'elles sont orientées par le souci d'assurer la sécurité des passagers, car le surmenage du personnel de pilotage et de celui de la navigation aérienne pourrait provoquer une erreur aboutissant à une catastrophe.

D'ailleurs, dans son intervention à l'Assemblée nationale, M. le ministre l'a implicitement reconnu, puisque dans sa réponse à mon collègue et ami M. Cermolacce il a déclaré : « Il est vrai que le pilotage d'un appareil quadriréacteur comme le Boeing 707 ou le D. C. 8 comporte une tension psychique, des responsabilités morales ». Et le ministre ajoutait : « C'est pourquoi je viens de décider de modifier la réglementation antérieure, laquelle, évidemment, ne pouvait concerner ces avions.

« S'agissant de cette réglementation modifiée on discutera, bien entendu, sur les durées de vol. C'est ce que font les personnels navigants, qui estiment que les durées autorisées, notamment en période de pointe, sont trop élevées ».

Mais il existe une contradiction évidente entre le fait d'avoir, à la suite de la grève du personnel navigant, donné en partie satisfaction à ce personnel, tandis que des sanctions non encore annulées ont été prises envers les personnels de la navigation aérienne dont les revendications ont été également reconnues légitimes.

Voici que d'autres dispositions sont prévues pour changer les garanties statutaires d'un certain nombre de fonctionnaires C'est ainsi que le Gouvernement se propose de détacher d'office quelque 800 fonctionnaires de la navigation aérienne de la météorologie et des bases aériennes en service outre-mer auprès d'une agence, l'A. S. E. C. N. A., dont les buts sont lucratifs.

Je voudrais intervenir sur cette question du statut du personnel de l'A. S. E. C. N. A. et notamment sur le personnel qui sera composé dans une très grande proportion de fonctionnaires du S. G. A. C. C. servant actuellement outre-mer. Le rapport présenté à l'Assemblée nationale par M. Anthonioz nous dit que le statut de ces fonctionnaires subira des modifications importantes dans le sens d'un certain aménagement des rémunérations et d'une souplesse de gestion que n'autorisait pas le cadre de la fonction publique, encore que le cadre de la fonction publique soit beaucoup moins rigide que d'aucuns s'évertuent à le faire croire.

Nous comprenons fort bien que la poussée des peuples coloniaux vers l'indépendance vous oblige à modifier les règles traditionnelles d'exploitation des services de la navigation aérienne dans ces pays, c'est-à-dire que, pour conserver la haute main sur la navigation aérienne dans ces territoires, tout en reconnaissant aux Etats de la Communauté une indépendance que l'on voudrait formelle, vous avez imaginé de créer l'A. S. E. C. N. A. Mais, comme cet organisme ne dispose pas de son propre personnel, vous y détachez d'office 800 fonctionnaires. Ce détachement massif, les nouvelles règles statutaires auxquelles sera soumis ce personnel, tout cela aurait dû être discuté en comité technique paritaire, car il s'agit là manifestement d'une transformation des règles de la gestion du personnel.

Pourquoi les comités techniques paritaires compétents n'ont-ils pas été saisis, avant la constitution de l'A. S. E. C. N. A. ? Sans doute parce qu'on ne tient pas à ce que les représentants du personnel puissent discuter des conditions de leur détachement, de leur rapatriement, de leurs droits et de leurs garanties. Ce que veut le Gouvernement, c'est mettre une fois de plus les personnels intéressés devant le fait accompli.

Quatre-vingts agents de la navigation aérienne sont actuellement en fonctions outre-mer. Il parait qu'une quarantaine d'entre eux seraient transformés en adjoints techniques. Quant aux quarante autres, le Gouvernement envisage sans doute de leur faire subir le même sort qu'à bon nombre de leur collègues de France, à savoir la mise à la retraite d'office.

Que deviendront les fonctionnaires qui refuseront de passer sous le statut de l'A. S. E. C. N. A. quand on nous indique que le conseil d'administration dispose des pouvoirs les plus étendus ? Que deviendront ceux que ne voudraient plus rester ultérieurement à l'A. S. E. C. N. A. ? Il n'y a rien d'étonnant dans ces conditions à ce que le Gouvernement néglige de réunir le comité technique paritaire et qu'il se plaigne du manque de souplesse de la fonction publique.

Je sais bien que le décret 59-307 du 14 février 1959 a modifié l'ancien article 20 du statut des fonctionnaires relatif au fonctionnement des commissions techniques paritaires et qu'aux règles démocratiques de fonctionnement de ces comités techniques paritaires, le pouvoir personnel a substitué des règles autoritaires puisque ces comités, au lieu de connaître toutes les questions intéressant la marche et la gestion des services, ne connaissent plus que des questions dont ils sont saisis par le ministre et, dans ce domaine, le ministre est plutôt discret.

Ne soyez donc pas étonné si, conservant au fond de leur cœur la nostalgie d'un statut des fonctionnaires qui, pour la première fois en France, reconnaissait à ceux-ci le droit d'être des citoyens comme les autres et le droit de discuter paritairement avec le Gouvernement de la gestion de leurs services, les fonctionnaires luttent pour le retour à des pratiques plus démocratiques, pour que le statut des fonctionnaires approuvé par le Parlement et qui leur donnait des garanties soit rétabli.

Ne soyez pas étonné si, tenus à l'écart d'un façon autoritaire de la discussion de leurs problèmes, les fonctionnaires de la navigation aérienne n'ont plus d'autre solution pour faire entendre leur point de vue que celle de l'action.

Car aujourd'hui c'est la l'A. S. E. C. N. A. Hier c'étaient des organismes tels que l'aéroport de Paris, demain l'Euro-contrôle. L'A. S. E. C. N. A. était-elle la seule solution au problème technique et humain posé par la poussée des peuples coloniaux vers l'indépendance et par le développement du transport aérien. Nous ne le pensons pas. Une véritable politique de grandeur française aurait dû consister dans une politique fondée sur l'amitié et basée sur la fourniture d'une assistance technique désintéressée pour former en Afrique des cadres et des techniciens, et non pas dans la mise sur pied d'une agence qui ajoute des buts lucratifs à des mobiles politiques évidents. D'ailleurs, des pays tels que la Guinée ont-ils été consultés ?

Votre solution est une source de nouveaux conflits qui ne manqueront pas d'éclater au fur et à mesure que la supercherie de l'A. S. E. C. N. A. sera découverte.

Au chapitre 31-21 « navigation aérienne » figure une ligne intitulée « Réforme des corps des personnels de la navigation aérienne ». Cette ligne est dotée « pour mémoire » ainsi d'ailleurs que la ligne intéressant la « réforme des personnels de la météorologie » au chapitre 31-51.

On a indiqué que leur inscription signifiait que des études étaient actuellement en cours entre les ministères intéressés pour aménager le statut de ces personnels et on a ajouté qu'une solution urgente s'imposait afin que ne se renouvellent pas sans cesse de regrettables conflits préjudiciables à tous, dont la commission des finances déclare d'ailleurs qu'elle en comprend les raisons profondes.

Nous pensons effectivement qu'une solution urgente s'impose, mais nous doutons que le Gouvernement s'engage dans la voie de cette solution, car ces problèmes ne sont pas nouveaux. Le secret dont on entoure les projets de réforme, le vague des formules, tout cela ne manque pas d'être inquiétant ; d'autant plus que M. le ministre a bien voulu indiquer l'autre jour à l'Assemblée nationale « que ce que l'on préparait et ce que l'on communiquait aux syndicats n'était pas forcément la même chose. » Admirable formule ! Signifie-t-elle que le Gouvernement « parle » de faire une réforme dans le cadre de la fonction publique, cependant qu'il « prépare », en réalité, une réforme du genre de celle qu'il veut imposer aux personnels de la R. T. F. ?

A quoi tend la campagne déclencée contre le statut des fonctionnaires, sinon à charger ce dernier de tous les péchés pour faire accepter aux personnels de la navigation aérienne un statut qui les jetterait dans les bras des intérêts privés ?

Or, vous le savez, si de multiples conflits ont éclaté, c'est précisément parce que l'orientation politique du Gouvernement est contraire aux intérêts des personnels ; parce que, précisément, le Gouvernement n'a pas appliqué le statut des fonctionnaires et notamment l'article 32 relatif à l'alignement des traitements sur le coût de la vie, pas plus qu'il n'a fait jouer les dispositions démocratiques du statut général qui permettent l'accession au grade supérieur, quand les techniques se modifient.

Ce n'est pas à cause du statut des fonctionnaires que la solution est lente à se dégager, mais à cause de l'orientation du Gouvernement qui dépense de trop nombreux milliards à des postes improductifs. Ce n'est pas à cause du statut des fonctionnaires que les lignes « réforme des corps des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie » des chapitres 31-21 et 31-51 sont dotés pour mémoire, mais parce que vous espérez lasser les personnels pour les prendre dans les filets d'un mirifique statut « fonctionnel ».

Espérez-vous que les atteintes aux libertés syndicales — sur lesquelles je renviendrai tout à l'heure — auront rendu les personnels passifs et mûrs pour accepter un tel statut ?

Un tel statut serait surtout profitable aux intérêts privés et au Gouvernement qui pourrait licencier beaucoup plus facilement au fur et à mesure de l'évolution ultérieure des techniques, avec notamment la mise en route de systèmes automatiques du contrôle. Les personnels ont rejeté dans leur ensemble un statut de ce genre.

On a donné comme exemple, dans le rapport de la commission des finances, celui d'un radariste. Bien que les rémunérations de tous les adjoints techniques et agents soient loin d'atteindre ce niveau pourtant modeste, l'exemple donné nécessite quelques commentaires. D'abord, c'est celui d'un adjoint technique en fin de carrière à l'indice 320, adjoints qui terminent à l'indice 340 et 10 p. 100 d'entre eux à 360.

Ensuite, on parle de traitements et on indique une somme de 1.165 nouveaux francs, mais il faut souligner que le traitement qui sert au calcul de la retraite n'est que de 738 nouveaux francs car près de 40 p. 100 de la rémunération sont constitués par des primes qui sont perdues au moment du départ en retraite. Il faudrait donc parler de rémunération plutôt que de traitement. Lorsque l'intéressé ne peut plus tenir l'emploi qui lui permet d'obtenir l'indemnité d'aérodrome, il perd cette dernière. Mais on sait que le personnel ne peut servir tout au long de sa carrière dans certaines fonctions, notamment celles qui exigent un travail en équipe de nuit et de jour où l'usure nerveuse est très grande.

On compare ensuite dans le même rapport la rémunération d'un contrôleur anglais avec celle d'un contrôleur français, mais sans indiquer le pourcentage des primes dans le cas de l'Anglais. La rémunération du contrôleur anglais est supérieure. Il aurait fallu, pour être complet, indiquer que le personnel en fonction dans les grands centres anglais est en général deux fois plus nombreux afin de montrer le niveau très élevé de productivité auquel sont soumis les contrôleurs français. Dans ce domaine, comme dans tous les autres, les travailleurs font ainsi l'expérience que l'accroissement extraordinaire de leur rendement n'a pas pour conséquence l'amélioration de leur sort.

Après avoir comparé les rémunérations des deux contrôleurs, le rapport de la commission déclare ensuite : « il semble toutefois difficile d'en tirer des conclusions pour l'ensemble du personnel technique » et il ajoute : « pour être valable, une comparaison devrait être établie par poste de travail, en tenant compte des fonctions réellement occupées. »

Qu'est-ce que cela signifie ? Cela veut-il dire que vous vous apprêtez à faire sortir les personnels de la fonction publique ? Cela veut-il dire que vous vous apprêtez à les doter d'un statut de type fonctionnel avec une rémunération basée sur le système du « salaire par poste » ? Si telle était votre intention, ne soyez pas étonné que de nouveaux conflits éclatent. Or, il est parfaitement possible de modifier le statut des personnels navigation et météorologie dans le cadre du statut des fonctionnaires.

Il est urgent de faire droit aux revendications des personnels qui s'expriment toutes, d'ailleurs, dans le cadre de la fonction publique et que je résume brièvement : l'augmentation des traitements en fonction du coût de la vie, l'aménagement des carrières. Des crédits nouveaux doivent être dégagés à ce titre afin d'obtenir : pour des agents de la météorologie, l'échelle 8 C et des transformations d'emplois : pour les adjoints techniques navigation aérienne et météorologie, l'indice terminal 420, indice pouvant aller jusqu'à 500 pour ceux dont les fonctions débordent du cadre B en ce sens que leurs fonctions ne sont plus des fonctions d'exécution, mais des fonctions réclamant de l'initiative et un grand esprit de responsabilité ; pour les ingénieurs de travaux, l'indice terminal 550 pour tous, sans diminution d'effectifs ; la titularisation des contractuels.

La réduction de la durée hebdomadaire du travail à trente-deux heures dans les centres et aérodromes à grand rendement, à quarante heures dans tous les autres est également demandée. J'indique que cette réduction, qui devrait se faire sans diminution de la rémunération, permettrait d'éviter le surmenage nerveux et d'absorber les excédents d'effectifs que provoquera l'automation.

Autre revendication : la retraite à cinquante ans dans les services actifs. Il y a déjà plusieurs mois qu'un comité technique paritaire a approuvé le principe de l'abaissement de l'âge de la retraite avec rétroactivité du classement dans les services actifs. Pour une fois, un comité technique paritaire émettait un vote unanime. Qu'attend le Gouvernement pour y donner suite ?

J'en viens aux atteintes répétées aux libertés syndicales, et notamment au droit de grève. Je n'insisterai pas sur les réquisitions multiples qui ont frappé aussi bien les personnels de la navigation aérienne que les cheminots ou les agents des transports parisiens, sinon pour en souligner le caractère réactionnaire. Après avoir refusé de faire droit aux légitimes revendications de ces personnels, le Gouvernement les a requis pour les empêcher de manifester leur mécontentement. Je n'insisterai pas car vous allez me dire, monsieur le ministre, que la décision a été prise par M. le Premier ministre. Je souligne néanmoins que les décrets de réquisition n'ont pas pu être pris sans votre consentement.

Je voudrais insister plus particulièrement sur la circulaire qui porte votre nom, la circulaire Buron du 15 septembre 1960. Certes, les gouvernements de la IVe République, que nous n'avons jamais considérés comme des modèles de démocratie républicaine, avaient tenté de porter atteinte au droit de grève des personnels de la navigation et de la météorologie ; mais, d'une part, ces textes antérieurs n'avaient jamais été appliqués, d'autre part, l'argument est faible qui justifie des atteintes aux libertés syndicales par des atteintes portées antérieurement par d'autres gouvernements.

Je note d'ailleurs que sous la IVe République, les exemples abondent d'arrêts rendus par le conseil d'Etat annulant pour abus de pouvoir des circulaires de ce genre. Je note également que c'est sous la Ve République que le conseil d'Etat reconnaît la légalité d'une circulaire de 1956. Nous pensons que cette circulaire du 15 septembre a été prise afin de restreindre le droit de grève plutôt que dans un souci d'assurer la sécurité du transport aérien.

En effet, lorsque M. le ministre a évoqué à l'Assemblée les problèmes des heures de vol des navigants commerciaux, il a précisé qu'il voulait modifier la réglementation antérieure, laquelle, a-t-il dit, ne pouvait prévoir les avions à réaction. Or, la circulaire du 15 septembre demande un préavis de cinq jours avant toute grève et elle reprend les termes d'une circulaire de 1956. Or, de nos jours — et les temps de vol iront encore en diminuant — Paris est à moins de vingt-quatre heures de vol des antipodes puisque Paris-Sydney est accompli en vingt-trois heures de vol.

Dans ces conditions, il est difficile de soutenir qu'un préavis de cinq jours est nécessaire pour assurer la sécurité. De plus, les moyens de transmission sont tels qu'il suffit de quelques heures pour avertir les compagnies de l'éventualité d'une grève.

Le préavis de cinq jours vous est nécessaire pour mettre en action tout votre dispositif antigrève ; votre circulaire a donc bien pour but de porter atteinte aux libertés syndicales et de supprimer le droit de grève, tout au moins d'entraver son exercice. Votre circulaire prétend essentiellement s'appuyer sur la sécurité puisqu'elle vise les personnels dont « les activités ne pourraient être arrêtées brusquement sans compromettre gravement la sécurité des personnes et des installations ».

Il n'empêche que lorsque les personnels se bornent à stopper les décollages, même pendant un temps très limité, c'est-à-dire lorsqu'ils manifestent leur mécontentement tout en assurant pleinement la sécurité, vous les faites néanmoins traduire devant le conseil de discipline et vous prononcez des sanctions, légères peut-être dans leur forme mais beaucoup plus graves dans leur principe, je veux parler des blâmes que vous avez récemment infligés. Qu'est-ce que cela, sinon une atteinte délibérée au droit de grève, alors même que la sécurité est assurée ?

Nous espérons, d'ailleurs, que vous annulerez très prochainement toutes les sanctions prises pour fait de grève, ce qui contribuera à détendre le climat et à permettre aux personnels de remplir leurs fonctions dans de meilleures conditions de tension nerveuse.

Nous espérons aussi que vous annulerez la circulaire du 15 septembre 1960 et que vous ne couvrirez pas de votre autorité certaines mutations disciplinaires déguisées, et si mal déguisées, en mutations pour nécessités de services injustifiées.

En ce qui concerne la construction aéronautique, il y a un an et demi, dans cette branche d'industrie, on parlait de reconversion.

Aujourd'hui, il est question d' « espoir, de dynamisme, parfois d'euphorie ».

De 45 milliards de francs de matériel exporté dans le premier semestre de 1959, on est passé à 75 milliards dans la période correspondante de 1960.

Il apparaît donc une certaine reprise d'activité. Cependant, il est question de baisse de charges de travail dans des usines aussi importantes que celle de Sud-Aviation à Marignane.

Nous estimons que la solution, quant au travail dans l'industrie aéronautique, réside dans la construction d'avions civils. La reprise d'activité qu'a entraînée *Caravelle* en témoigne. Nous répétons que la construction d'avions militaires conduit à des difficultés. Ce qui se passe à Marignane, où la série des ensembles destinés à *Caravelle* tire à sa fin, et où l'on chuchote sur la force de frappe en prévoyant des licenciements, en est l'illustration.

Pour terminer, je voudrais dire quelques mots sur l'aviation populaire. Le budget de 1961 va permettre la formation de quelques pilotes de ligne à Saint-Yan et de quelques pilotes professionnels d'avions et de planeurs à Challes-les-Eaux, le fonctionnement des deux centres nationaux de vol à voile et celui du centre national de parachutisme de Biscarosse.

Mais nous constatons que les moins de vingt et un ans ne peuvent plus fréquenter les aérodromes utilisés par l'aviation légère. Les centres nationaux de vol à voile sont maintenant surtout fréquentés par des étrangers, notamment à Saint-Auban par des Allemands.

Les subventions pour les achats d'avions profitent, dans la majorité des cas, directement ou par l'intermédiaire d'aéroclubs, à des particuliers qui peuvent disposer de 2 à 3 millions d'anciens francs. Cela permet à l'aviation de tourisme une certaine activité, mais celle-ci est réservée aux personnes disposant de moyens financiers qui font défaut à la jeunesse laborieuse.

En effet, les heures de vol sur avion à double commande de 65 chevaux coûtent au moins 4.000 francs, sur avion de 90 à 100 chevaux, 6.000 francs, et arrivent facilement à 10.000 francs sur avion de 150 chevaux. Comme il faut de trente à quarante heures de vol pour obtenir le brevet de pilote privé d'avion, il faut pouvoir disposer de 120.000 à 150.000 francs. Il est bien évident que les fils d'ouvriers ne peuvent se permettre ce luxe.

De 1945 à ces dernières années, les jeunes pratiquaient le vol à voile avec une cotisation de 500 à 1.000 francs par mois, tout compris. Des autocars les transportaient gratuitement sur les aérodromes proches de Paris — de 20 à 50 kilomètres — il n'en reste plus un seul. Ils avaient des cantines subventionnées qui leur permettaient de se nourrir avec des sommes modestes.

Quand ces jeunes Français garnissaient les stages de nos centres nationaux, il n'y avait pas besoin de chercher de candidats à l'étranger, en Allemagne ou ailleurs.

Dans les centres de la région parisienne, où l'on comptait quatre ou cinq moniteurs, trois ou quatre ouvriers au sol — mécanicien, chauffeur, menuisier — payés par l'Etat, il ne reste plus maintenant, en tout ou pour tout, qu'un seul moniteur. La situation est la même en province.

On étudie actuellement le report encore plus loin des centres urbains des aérodromes où l'on peut pratiquer le vol à voile, qui devient ainsi un sport de privilégiés. Il en est de même du vol à moteur. L'on voit de plus en plus de pilotes de trente à cinquante ans possesseurs d'automobiles de luxe et la présence d'un jeune devient une exception. La majorité des adultes qui volent en ce moment ont été formés dans leur jeunesse, dans de bonnes conditions, par l'aviation populaire. Ils continuent à voler parce qu'ils ont eu la chance de se faire une situation. Mais, quand ils auront vieilli de quelques années, il n'existera plus d'activité de vol à voile dans notre pays si l'on ne prend par rapidement des dispositions pour permettre aux aéroclubs de former de jeunes pilotes. Ainsi, de plus en plus, les dispositions gouvernementales tendent à interdire à la jeunesse ouvrière et paysanne la pratique du sport aérien.

Permettez-moi de rappeler que c'est en 1936, après la victoire du front populaire (*Exclamations*), que le ministère de l'air a été créé et que le ministre Pierre Cot a été un animateur des aéroclubs d'aviation populaire.

En 1940, les clubs d'aviation populaire ont été dissous. Mais en 1945, après la victoire sur les hitlériens, le ministère de l'air a été rétabli. Le ministre de l'air, à cette époque, était un communiste, Il a fait adopter un plan de cinq ans qui a été réalisé en faveur de l'aviation populaire, mettant à la disposition des aéroclubs 1.500 planeurs et 1.000 avions avec moteur. C'est ce qui en reste à l'heure actuelle qui constitue l'ossature des aéroclubs.

Pour donner un exemple local des résultats obtenus, le club d'aviation populaire « Les Aiglons », créé à Ivry en 1936, et qui bénéficie chaque année d'une subvention municipale, a formé depuis 1945 et jusqu'à 1958 de trente à quarante pilotes de planeurs ou d'avions chaque année.

Pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, les jeunes ne pouvant faire face aux dépenses financières, il n'a été formé en 1960 que deux pilotes ayant obtenu le brevet pour avion à moteur et un seul pour planeur.

Ce rappel historique doit convaincre les jeunes travailleurs désirant pratiquer l'aviation que, comme leurs parents, ils doivent s'unir et agir afin de reconstituer le front populaire pour rétablir la paix et la démocratie et donner un nouvel essor à l'aviation populaire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Etant donné l'heure, il convient de renvoyer la suite de la discussion à vingt-deux heures quinze.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures quinze minutes, est reprise à vingt-deux heures quinze minutes sous la présidence de M. de Montalembert.*)

PRESIDENCE DE M. GEOFFROY DE MONTALEMBERT, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances, deuxième partie, concernant la section II — Aviation civile et commerciale — du ministère des travaux publics et des transports.

Dans la suite de la discussion générale sur cette section, la parole est à M. Méric.

M. André Méric. Depuis quelques mois, la ligne aérienne Paris-Toulouse et retour a été rouverte. Je voudrais d'abord faire observer que cette mise en service s'est effectuée dans une semi-clandestinité, sans aucune publicité. Durant les premiers jours, peu de monde à Toulouse savait que la ligne aérienne avait été rétablie. Au début, un petit avion d'Airnautic assurait le service. Il était rempli aux deux tiers. Je le prenais chaque semaine. Je peux donc en parler savamment. Par la suite, au 1er septembre dernier, on a changé cet appareil pour un *DC 6* qui contient beaucoup plus de places et dont la rentabilité est donc moins assurée. Le nombre de passagers empruntant cet avion n'était pas suffisant pour couvrir le déficit. Lorsque, tout à l'heure, le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques a déclaré que le déficit était dû à ce que la participation des collectivités locales de Toulouse n'était pas supérieure à 50 p. 100, permettez-moi de dire que si l'on utilisait un matériel approprié, on n'aurait même pas besoin de cette participation des collectivités locales.

En outre, je voudrais faire observer que quelqu'un qui veut se rendre de Toulouse à la capitale ou vice versa par avion doit avoir

sur lui tous les horaires, car l'avion, en dehors des lundis, mercredis et vendredis, ne part jamais à la même heure ; le vendredi il y a deux départs, l'un avec Air-Maroc, l'autre avec la ligne directe.

On nous a dotés, d'autre part, d'un train qui porte un beau nom : *Le Capitole*. Je me félicite de cette décision. Il part à cinq heures de Paris pour être à minuit à Toulouse ; il repart à dix-sept heures de Toulouse pour être à Paris à minuit. Malheureusement il ne « navigue » pas tous les jours, mais seulement tous les deux jours. L'initiative est heureuse, mais il y a une mise au point à faire et il faut que vous interveniez, monsieur le ministre, pour faire coordonner les horaires de la ligne aéronautique et du train.

Je voudrais maintenant poser une question beaucoup plus importante, qui a trait au travail dans nos usines aéronautiques. Malgré l'importance de la chaîne de *Caravelles* à Toulouse, qui donne du travail à de nombreuses usines, toutes les embauches sont suspendues et nous ne savons que faire de nos jeunes gens qui sortent de nos centres d'apprentissage avec leur certificat d'aptitude professionnelle ou leur brevet industriel. J'avais appelé votre attention l'an passé, monsieur le ministre, sur la nécessité d'entrevoir l'étude et la construction, soit d'une *Supercaravelle*, soit d'un avion susceptible de porter la concurrence aux compagnies étrangères sur les lignes internationales. On avait parlé d'un accord Sud-Aviation-Douglas pour étudier une petite *Caravelle* ou un avion susceptible de dominer les lignes non seulement de l'Atlantique, mais également du Pacifique. Nous ne savons pas ce qu'ont donné ces accords. Nous ne connaissons pas le résultat des pourparlers, tant et si bien que nous sommes inquiets en ce qui concerne les chances de travail de l'aéronautique.

Je sais que cela ne vous intéresse pas seul, monsieur le ministre, et que M. le ministre des armées est intéressé par les commandes de l'aéronautique. Si vous ne pouvez prendre une initiative dans ce sens, nous vous demandons de soulever la question car, pour nous, c'est un problème angoissant. La ville de Toulouse voit son économie suspendue à l'industrie aéronautique et à l'industrie chimique et, dans ces deux industries, l'embauchage est arrêté, si bien qu'aucun débouché ne s'offre au jeune prolétariat qui s'élève.

Telles sont les questions que je voulais vous poser, monsieur le ministre, sur le budget de l'aviation civile. Je vous demande de tenir compte de mes observations. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Audy.

M. Marcel Audy. Monsieur le ministre, je me bornerai à une simple observation. J'ai écouté l'excellent rapport qu'a fait mon collègue M. Pams. Cependant un paragraphe m'a inquiété. Il a félicité également vos services de l'excellente coordination qui existait quant à la limitation de la circulation des trains les jours où ne volent pas les avions.

Ce principe me paraît extrêmement périlleux, parce qu'un avion part d'un point situé souvent loin de Paris et se rend directement à la capitale, tandis que le train part d'un même point mais dessert des régions intermédiaires. Aujourd'hui, on constate qu'il est préférable d'habiter Dakar, par exemple, qui est à quatre heures de Paris, à Ussel, qui est à dix heures de Paris par le train.

Je rejoins le souci de M. Méric, qui a parlé des relations entre Toulouse et Paris. Je constate que le jour où l'avion vole il n'y a pas de train et réciproquement.

Si j'admets volontiers la création de nouvelles lignes aériennes, je voudrais qu'elles soient créées là seulement où elles sont nécessaires et à la condition que leur mise en place ne supprime pas les services ferroviaires. N'oublions pas que le train de Toulouse à Paris présente l'avantage de desservir des villes comme Montauban, Cahors, Brive, Limoges et Châteauroux et que les habitants de ces régions sont heureux d'avoir des relations pratiques avec Paris. Dans le cas contraire, ces régions sont sacrifiées et elles ne pourront jamais procéder à une extension industrielle s'il n'y a pas de relations pratiques vers la capitale où les industriels sont obligés de venir fort souvent pour leurs affaires. Faute de bonnes relations, on condamne ces régions au désert, ce désert dont on parle quelquefois avec émotion, mais que véritablement on ne fait rien pour revivifier. (*Applaudissements.*)

M. Auguste Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le ministre, je voudrais vous parler d'Air-Inter et des liaisons intérieures. Je le ferai du reste avec beaucoup de prudence puisque, ayant dû m'absenter en fin de séance cet après-midi, je ne veux pas répéter ce qui a été très vraisemblablement dit et très bien dit par notre rapporteur.

Il est certain que, sur le plan des relations intérieures françaises, nous nous trouvons en présence de quelque incertitude. Le sentiment constant du groupe de travail des transports au Sénat est que l'expérience d'Air-Inter n'ayant pas été un succès particulier, nous ne voyons pas très clairement les améliorations, dans les conditions de fonctionnement de cette société qui nous permettraient d'espérer des résultats plus substantiels. Si, à cet égard, vous pouvez nous donner quelques éléments rassurants, nous en serons très heureux.

On vient de nous avertir — et, bien sûr ! au premier abord, cela fait plaisir — qu'une liaison Lille-Lyon-Nice allait être mise en service. A quelle date ? Le 15 décembre, c'est-à-dire, pour une liaison de ce genre, à la période la mieux choisie pour que les avions n'aient qu'un remplissage minimum ; il est bien évident que l'usager qui entreprend un trajet relativement court et qui n'est pas certain de pouvoir partir ou qui craint de ne partir qu'avec un long retard, est découragé. Si l'on juge les chances de cette ligne sur les conditions de son fonctionnement entre décembre et février, je crains qu'on ne tire cette conclusion évidente que c'est une expérience catastrophique et qu'il est inutile de la poursuivre. Voilà la première observation.

Pour ma seconde observation, je veux reprendre un de mes vieux thèmes. Je souhaite que vous ayez plus de chance que je n'en ai eu avec les compagnies de navigation aérienne, car la façon dont elles s'obstinent à considérer qu'un vol de 300, 400 ou 500 kilomètres doit être précédé et suivi dans les mêmes conditions et suivant les mêmes méthodes qu'un vol de plusieurs milliers de kilomètres, est inadmissible. Pour un trajet d'une heure on s'ingénie à convoquer les gens une heure au moins à l'avance, si bien que le temps gagné dans les airs est perdu à terre.

Si vous le permettez, bien que cela n'ait qu'une valeur symbolique, je vais vous faire part d'une expérience que j'ai faite il y a quelques jours. La compagnie Air France — je l'en loue, d'ailleurs — profitant de ce qu'elle disposait pour quelques heures d'une *Caravelle* à l'aéroport de Lyon, a eu l'idée — excellente sur le plan de la propagande — d'organiser un voyage de Lyon à Genève tous les dimanches. J'ai profité de l'occasion et j'ai fait la constatation suivante : un tel voyage en *Caravelle* représente, au pire, un vol de quinze minutes ; or, les voyageurs ont dû se présenter au siège de la compagnie, en ville, une heure avant le départ, alors que la distance à parcourir est de huit kilomètres, ce qui représente, quand la circulation est difficile, douze à quatorze minutes de trajet en autocar.

Si je cite cet exemple, c'est parce qu'il illustre, en le grossissant peut-être, une pratique courante qui nuit grandement aux relations sur courtes distances. Aussi longtemps qu'on n'obtiendra pas un abrégement des délais de convocation aux bureaux de la ville ou aux aéroports, on compromettra comme à plaisir les chances de l'aviation intérieure.

Je souhaite que l'on puisse arriver à quelque résultat et que l'on ne continue pas de nous opposer les règlement internationaux.

Voilà les quelques observations que je voulais faire. J'ai trop combattu pour essayer d'obtenir que soit créée en France, comme dans les autres pays de l'Europe, une aviation intérieure pour ne pas rechercher avec quelque passion qu'au moins l'expérience que l'on recommence, et dont je me réjouis, soit poursuivie avec la volonté de la faire aboutir et non pas en donnant l'impression que c'est exactement dans une intention inverse, en se disant : au bout de six mois, ils en seront découragés et l'on n'en parlera plus. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Gaston Pams, *rapporteur pour avis.* Je voudrais simplement ajouter un mot pour répondre à mon collègue Audy, puisqu'il a mis en cause tout à l'heure le rapport que j'avais présenté. Certes, il serait souhaitable que toutes les communes de France soient desservies dans des conditions aussi favorables que celles qui peuvent être obtenues pour les régions qui sont les plus éloignées. Il sera peut-être possible dans l'organisation de l'aviation intérieure de créer plus tard des aérobus qui desserviront aussi Ussel..., mais, de grâce ! comprenez que nous essayons d'obtenir la desserte des points les plus éloignés du territoire ; ensuite, nous nous occuperons de desservir l'ensemble du territoire métropolitain.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, les deux rapporteurs l'ont marqué clairement : ce budget, cela n'est pas nouveau, est sous le signe du progrès technique et de ses conséquences.

M. Coudé du Foresto a, dans son rapport, consacré une grande partie de son étude aux conséquences du progrès technique en matière d'aviation sur les problèmes de personnel et je l'en remercie. C'est, en effet, l'un des aspects essentiels de la question aujourd'hui.

Bien entendu, nul ne pouvait prévoir dans le détail les conséquences exactes de l'adoption des nouveaux appareils à réaction et des conditions particulières de vol, mais aussi, de façon plus large, de circulation aérienne telles que nous les constatons en l'an 1960.

M. Coudé du Foresto a traité d'abord du problème du personnel navigant. Le problème qui s'est posé pour les pilotes a été l'adaptation aux nouvelles machines et aux fatigues des vols à grande altitude et à grande vitesse. Des enquêtes médicales ont été faites, les unes concluant dans un sens, les autres moins clairement, d'autres sont encore en cours. Car la médecine est comme toutes les techniques, elle a des experts plus prudents, d'autres plus prompts aux conclusions et ceux qui ne sont pas experts ont toujours en définitive beaucoup de difficultés pour tirer des conclusions précises d'études qui sont très intéressantes, mais qui ne vont pas forcément dans le même sens.

En fait, nous avions à tenir compte de la fatigue dont se plaignaient les pilotes, fatigue qui peut avoir deux causes, soit celle qu'analysait fort bien aujourd'hui M. le rapporteur, la tension, les responsabilités plus lourdes et la nécessité d'une vigilance particulière, soit celle due au fait que ces quadriréacteurs sont en service depuis peu de temps. Chacun sait que même conduire une automobile nouvelle est plus fatigant que conduire une automobile dont on a l'habitude.

Dans ce problème, le Gouvernement s'est efforcé d'abord de déterminer un cadre nouveau. Vous avez fait allusion, monsieur le rapporteur, au décret pris par le Gouvernement et qui remplace celui de 1951.

Effectivement, les navigants trouvent que les maxima fixés dans ce décret sont trop élevés pour être appliqués dans tous les cas, mais ce décret est un décret-cadre et nous avons remplacé des maxima allant jusqu'à 130 heures par des maxima nivelés à 95 heures et la moyenne qui a été mentionnée cet après-midi est une moyenne de 75 heures, comme M. le rapporteur a bien voulu le souligner.

Dans ce texte, nous avons voulu surtout réglementer le repos, ce qui manquait peut-être dans notre réglementation comme dans les réglementations étrangères. Car il y a deux problèmes, celui de la fatigue due à un certain nombre d'heures de vol proprement dit, mais il y a aussi, comme d'ailleurs dans bien d'autres domaines, la fatigue due à deux efforts répétés à intervalles insuffisants. C'est pourquoi, dans la réglementation, nous avons très soigneusement énoncé des règles précises pour obliger les pilotes et, par conséquent les compagnies, à autoriser leurs pilotes à prendre des repos bien définis, de façon qu'il n'y ait pas de vols successifs très rapprochés. D'autre part, à l'heure actuelle, la négociation est en cours entre les compagnies et les pilotes. La commission de conciliation qui s'est déjà réunie une fois doit se réunir encore et, comme M. le rapporteur, je souhaite qu'un accord intervienne.

Nous avons trois éléments dans cette affaire. La fatigue consécutive à un voyage, le repos entre deux voyages et aussi les salaires qui entrent en considération. Sans doute beaucoup de compagnies de navigation étrangères ont des horaires moins chargés que la Compagnie aérienne française, comme l'a également souligné le rapporteur. Mais il est non moins vrai qu'elles versent à leurs pilotes des salaires moins élevés que ceux des pilotes de la Compagnie française.

M. le rapporteur a attiré notre attention sur le problème du personnel navigant non technique, c'est-à-dire le personnel commercial, les stewards et les hôtesses, comme on les appelle en terme de métier. Là aussi, on a fait remarquer que la fatigue était grande ; mais, alors que les pilotes avaient tout au moins la compensation de salaires fort élevés, la rémunération de ce personnel commercial est naturellement relativement inférieure.

Pour le personnel navigant commercial, le nombre d'heures de vol est plus réduit que pour le personnel navigant technique. Cela tient notamment au fait que le personnel navigant commercial a besoin d'une formation moins poussée que les équipages chargés de piloter l'avion. Les possibilités de roulement sont donc plus importantes pour le personnel navigant commercial. Or, le rapporteur a eu raison de souligner que le problème est délicat. Il est délicat de deux façons, parce qu'il y a un problème de fatigue physiologique et psychologique important et difficile à arbitrer actuellement et parce que s'y enchevêtre la compétition, comme cela a été fort bien indiqué, avec les autres compagnies européennes.

Le problème n'est pas limité, comme l'a indiqué tout à l'heure M. Georges Marrane, au personnel navigant. Il s'étend au personnel de la navigation aérienne, celui qui assure la sécurité de la circulation aérienne. Je voudrais répéter ce que j'ai déjà déclaré à l'Assemblée nationale. D'une part, la réforme du statut des corps de navigation aérienne et de la météorologie est justifiée par l'évolution des techniques. Le problème est en discussion entre mes services et ceux des finances et de la fonction publique. Le projet présenté comporte notamment des relèvements d'indices et des aménagements dans les pyramides des corps. La création d'un nouveau grade dans le corps des ingénieurs, dans le corps des adjoints techniques doit donner de nouvelles facilités à la promotion sociale. Une telle réforme ne peut être conduite à son terme — de là l'impatience du personnel — en quelques semaines, mais des instructions ont été données aux services compétents pour que les études soient poursuivies avec toute la célérité possible.

Sur ce point, je voudrais indiquer d'ailleurs à M. Marrane que ce personnel de la navigation aérienne dont nous poursuivons la réforme du statut dans le cadre métropolitain n'est nullement comme il paraissait le craindre tout à l'heure ou le faire craindre au Sénat, contraint par la force d'être versé dans le cadre de l'Agence de la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar. J'avais l'impression, à l'entendre, que nous obligions ce personnel à perdre tous ses avantages pour aller servir dans ces pays mystérieux et lointains. Il n'y a que des volontaires dans l'A. S. E. C. N. A. et quiconque ne veut pas servir en Afrique n'y est nullement contraint par la force.

Je pense que ce qui a été dit tout à l'heure, dans le rapport fort intéressant de M. Coudé du Foresto, en ce qui concerne la création de cette agence et son caractère international entre les Etats africains d'expression française et la France, correspond à un progrès manifeste.

La question a été soulevée par M. Marrane des méthodes qui avaient été prises en matière de grèves, et il a dénoncé ce qu'il a appelé la circulaire Buron. Il a eu la courtoisie de rappeler qu'avant la circulaire Buron il y avait eu la circulaire Pinton en matière de navigation aérienne. Je veux lui dire, pour le rassurer, que le Conseil d'Etat a donné satisfaction à M. Pinton. Les syndicats avaient attaqué la circulaire de M. Pinton. Le Conseil d'Etat, statuant au contentieux le 26 octobre 1960, a pris des décisions pour repousser la requête présentée par les syndicats et constatant notamment :

« Considérant d'une part qu'une grève qui aurait pour effet de compromettre le fonctionnement des services de sécurité aérienne serait de nature à porter une atteinte grave à l'ordre public et à menacer la sécurité des personnes et des biens ; que, dès lors, le ministre des travaux publics, dans le cadre des prérogatives qui appartiennent en la matière au Gouvernement, a pu légalement prendre des mesures interdisant par avance, et sous les sanctions prévues par le titre V de la loi du 19 octobre 1946, l'exercice du droit de grève à certains agents occupant des emplois indispensables au fonctionnement normal desdits services ;... ».

Tous les considérants — je le dis avec beaucoup d'objectivité — confirment la circulaire dite Pinton.

M. Auguste Pinton. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Pinton, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Auguste Pinton. Je n'ai pas l'habitude de faire de la démagogie. C'est pourquoi, étant donné les circonstances dans lesquelles j'ai été amené à prendre cette circulaire, avec l'accord entier de mon président du conseil...

M. le ministre. Bien entendu !

M. Auguste Pinton. ...je dis que, si c'était à refaire, j'agirais exactement de même.

M. le ministre. Mais, cette fois, vous auriez en plus l'appui, *a priori*, du Conseil d'Etat, alors qu'à cette époque vous ne pouviez que le supposer *a posteriori*.

M. André Méric. Et M. Marrane n'est pas content !

M. Georges Marrane. C'est que je n'ai pas satisfaction. Il faudrait changer aussi le Conseil d'Etat. (*Sourires.*)

M. le ministre. D'autres questions ont été soulevées dans les rapports. M. Coudé du Foresto, en particulier, a remarqué que certaines avancements du personnel administratif lui paraissaient trop rapides. Je voudrais lui donner des précisions sur les deux points qu'il a soulevés.

En ce qui concerne les trois directeurs qui ont franchi les indices ces dernières années, l'un a été nommé à son grade en 1951, il a obtenu un nouvel indice en 1957. Les deux autres, nommés depuis cinq ans, ont franchi ce niveau fin 1959. Je signale que les crédits nécessaires à ces promotions prévues par la réglementation avaient été imputés jusqu'à présent sur les crédits existants, ce qui ne faisait pas apparaître les dates exactes de promotion.

En ce qui concerne les secrétaires de l'administration, c'est un corps destiné de longue date à disparaître. Un décret de 1955 a prévu que chaque année un certain nombre d'agents remplissant les conditions seraient promus au grade supérieur.

Il n'y a pas eu de promotion, comme paraissait le craindre M. Marrane, de deux agents de l'indice brut 255 à l'indice 455 mais créations d'emploi au sommet compensées d'ailleurs par deux supressions à un niveau moins élevé. Les promotions se sont effectuées à l'intérieur de la pyramide. Les intéressés, qui sont passés à l'indice 455, venaient de l'indice 425 ou 450. C'est par des promotions successives qu'on a pu faire certains appels dans le corps des secrétaires d'administration. Il n'y a pas eu de promotion brutale en cette matière.

Etant donné l'heure, je ne voudrais pas insister : d'ailleurs les deux rapports, celui de M. Pams comme celui de M. Coudé du Foresto contiennent toutes les indications essentielles sur les conséquences du progrès de l'effort d'organisation entrepris.

Je remercie M. Coudé du Foresto d'avoir dit que la création de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar était une belle réalisation. Elle répond à une préoccupation d'assistance technique et a un souci de travail en commun, réalisé semble-t-il dans les meilleurs conditions.

Un autre effort a été entrepris et mené à bien : le traité concernant l'Euro-contrôle va être signé à Bruxelles dans quelques jours. Non seulement plusieurs pays voisins du nôtre sont parties à cet accord, mais la Grande-Bretagne y participera également.

En matière de circulation aérienne et de météorologie, nous avons tenu compte de l'existence des deux espaces de contrôle dépasant les cadres nationaux, en Europe d'une part, en Afrique de l'autre. Je crois que sous une forme empirique que soulignait M. Pams les résultats obtenus limités au domaine technique — qui est le mien — sont de ceux dont on peut se féliciter.

Je sais gré aux rapporteurs de ce qu'ils ont dit d'Air France, de la technique de la compagnie nationale et de la façon dont elle a franchi la première année d'adaptation aux techniques nouvelles du transport aérien. On ne passe pas sans des difficultés considérables de l'avion à hélice à l'avion à réaction. Les résultats obtenus ici sont fort encourageants.

L'accord réalisé entre les compagnies privées et la compagnie nationale pour que s'offre aux jeunes Etats africains, désireux d'affirmer leur personnalité en matière aérienne, une organisation capable de les aider à se développer est un bon succès.

Je voudrais également dire quelques mots des bases aériennes. Si, dans ce domaine, l'Afrique fait difficilement face à ses besoins à l'aide de ses seules resources, il faut reconnaître que la France a fait depuis trois ans pour la création des bases aériennes en Afrique un effort considérable et heureux. Nous avons créé à travers toute l'Afrique des possibilités de réception pour les quadrimoteurs avantageusement comparables à celles qu'offre l'Amérique du Sud, à l'heure actuelle. L'effort que nous avons fait indique que la France a su s'adapter : elle offre aux pays qui furent sous notre responsabilité politique des possibilités particulièrement efficaces de développer leur aviation et leurs échanges.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* Je voudrais profiter de cette circonstance pour vous poser une question, monsieur le ministre.

Nous avons constaté, en examinant le budget de l'armée de l'air, qu'il existe une direction des bases s'occupant d'infrastructures, exactement comme une direction de votre ministère, et nous avons eu la surprise, en creusant un peu le problème, de constater que cette direction des bases, tout de même assez importante puisqu'elle compte, à ma connaissance, au moins une centaine de personnes, n'a pas de moyens d'exécution. Elle fait les études, mais elle s'adresse pour l'exécution soit à votre propre direction...

M. le ministre. Souvent.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* ...soit directement aux ingénieurs chargés de l'exécution dans les départements.

M. le ministre. Cela dépend de l'importance de la piste.

M. Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur spécial.* Or, il n'y a que six départements en France qui aient des ingénieurs spécialisés dans les questions d'infrastructure aérienne. Dans les autres départements, ce sont les ingénieurs en chef des ponts et chaussées qui sont chargés de cette opération, au même titre qu'ils s'occupent des routes, des canaux et de tout ce qui relève de leur compétence. Il en résulte une dualité de commandement qui est assez choquante.

Je dois dire que la commission des finances s'est émue de cette situation. Cet après-midi je n'ai pas eu le temps d'aborder ce sujet, étant donné que j'ai été rappelé à l'ordre à juste titre par M. le président parce que j'avais dépassé mon temps de parole, mais je me rattrape maintenant ! (*Sourires.*)

Je voudrais donc vous demander, monsieur le ministre, si vous estimez normal — notre commission des finances ne l'a pas pensé, je m'empresse de vous le dire — qu'il existe ainsi deux services faisant des études pouvant porter sur les mêmes sujets et qui parfois donnent des ordres contradictoires au même personnel d'exécution.

Je sais bien que, comme cela se passe en général à l'intérieur du corps des ponts et chaussées, tout va très bien. Mais supposez que, par une vue de l'esprit, ce ne soit plus un ingénieur en chef des ponts et chaussées qui soit chargé des bases aériennes du ministère de l'air, j'ai l'impression que cela irait beaucoup moins bien !

M. le ministre. Je ne peux vous répondre qu'une chose : dans les six départements où nous avons des ingénieurs spécialisés affectés aux bases aériennes et dans tous les autres départements où nous avons des ingénieurs du service ordinaire, ces personnels sont naturellement à la disposition de leurs collègues ne relevant pas de mon autorité pour exécuter les tâches requises. Je suis persuadé qu'ils ne demanderaient pas mieux que de s'intéresser davantage aux tâches de conception. Présentement, ils sont chargés de tâches d'exécution qu'ils accomplissent du mieux qu'ils peuvent.

Je suis tout prêt à étudier de façon plus approfondie les meilleures conditions d'une collaboration entre les deux directions ; mais en fait la direction militaire se préoccupe essentiellement de conceptions spéciales relevant de son activité propre.

Les ingénieurs qui sont sous ma responsabilité exécutent les projets qu'on leur soumet et sur lesquels ils donnent, bien entendu, leur opinion. Qu'il s'agisse d'ingénieurs spécialisés des bases aériennes des grands aérodromes ou d'ingénieurs des services ordinaires, nous nous trouvons en réalité dans une situation comparable à celle que nous connaissons pour les grands ports dirigés par des ingénieurs spécialisés alors que, pour les ports moins importants, ce sont des ingénieurs chargés de toute une région qui assument cette charge.

Vous m'avez posé, monsieur le rapporteur, une question sur laquelle je tiens à vous donner une précision : celle de l'aérodrome de Nice.

Un accord est intervenu entre la collectivité locale intéressée — la ville de Nice — la chambre de commerce de cette ville et le ministère dont j'ai la charge. Cet accord disposait en effet que nous établirions l'infrastructure à prévoir et que le matériau employé serait constitué, non pas par les ordures ménagères de la ville de Nice, mais par les remblais devant provenir de l'exécution d'un grand programme de construction et de destructions corrélatives. M. le maire de Nice et la chambre de commerce nous avaient signalé la perspective de la destruction d'anciennes maisons susceptibles de nous procurer un matériau solide.

Il est de fait pourtant que le programme de construction conditionnant les destructions prévues est en retard, si bien qu'on nous fournit aujourd'hui du gravat ayant quelque consistance mais en quantité insuffisante, tandis que le complément qu'on nous apporte correspond — en caricaturant un peu — à la définition que vous en donniez.

Mais un nouvel accord a été passé avec la ville de Nice et la chambre de commerce pour nous permettre de construire, à

base de matériau solide, la piste qui sera, sinon achevée, en tout cas prolongée en 1961 de façon à répondre aux besoins de l'aéroport.

M. Méric m'a interrogé sur les problèmes d'avenir de la construction aérienne. Il avait exprimé l'an dernier des idées fort intéressantes. Je lui avais répondu que mon collègue M. le ministre des armées et moi-même nous les étudiions, mais que nous ne pouvions pas entreprendre des réalisations avant des études poussées de constructions qui exigeraient disait-on alors 150 milliards environ pour les mener à leur terme. Je comprends son inquiétude actuelle dont je ferai part, bien entendu, à M. le ministre des armées.

Naturellement, dans la limite du possible, le ministre chargé de l'aviation civile se préoccupe du développement de nouvelles études et de nouvelles recherches, car l'ère du progrès n'est pas terminée pour l'aviation.

L'une des questions qui a le plus préoccupé, semble-t-il — et c'est bien naturel — de nombreux intervenants, est celle relative au fonctionnement d'Air-Inter. Je voudrais m'expliquer sur ce point très simplement. Je comprends les critiques et les inquiétudes qui ont été exprimées. Je rappelle cependant qu'en 1958 on a interrompu une expérience, peut-être partie sur un mauvais pied qui, en tout cas, avait coûté beaucoup d'argent pour peu de résultat. C'est peut-être, d'ailleurs, parce qu'on n'avait pas eu assez d'argent pour faire face aux difficultés qu'on avait obtenu peu de résultats.

La question du réseau intérieur fut étudiée depuis lors. Après un an d'efforts et de tâtonnements est lancé, en 1961, un programme dont M. Pinton voulait bien reconnaître qu'il n'est pas sans quelque consistance. Ne nous y trompons pas. Nous allons recontrer des difficultés avant que se précise le schéma d'intervention d'une compagnie Air-Inter exploitant rationnellement les liaisons radiales et transversales ; deux ou trois ans de tâtonnements sont à prévoir. On ne part pas de rien pour aller quelque part sans qu'il y ait une période marquée soit de tâtonnements, soit de repentirs.

Il est normal que les collectivités locales qui sont les plus pressées et les plus désireuses, pour des raisons exposées cet après-midi lors de la discussion du budget des travaux publics, de réaliser leur expansion régionale, tiennent à être servies les premières et fassent l'effort nécessaire à cette fin. Mais, progressivement, nous compléterons le réseau en essayant de trouver des formules mieux adaptées.

Ce qui me paraît important, c'est que nous ayons fait démarrer à nouveau Air-Inter dans des conditions qui, certes, expliquent certaines des critiques, mais qui ont suscité un grand intérêt de la part d'un grand nombre de collectivités.

Nous subirons et nous mériterons sûrement un certain nombre de critiques pendant les deux ans qui viennent. Puis, peu à peu, l'intérêt soulevé se confirmera ; les habitudes se créeront et il deviendra possible d'assurer une exploitation rationnelle d'un réseau intérieur.

Dans cette perspective, nous avons prévu — c'était d'ailleurs l'idée de mes prédécesseurs — une formule d'exploitation progressive évitant ce qu'on appelle un peu vulgairement la pratique du « coup de fusil » ou comme l'on dit aussi les « écrémages ». Cette formule permettra d'aboutir à une certaine péréquation, selon l'expression employée cet après-midi.

Nous connaîtrons certes des difficultés pendant un ou deux ans ; mais nous éviterons que des compagnies privées prennent des initiatives un peu dans tous les sens et que l'Etat soit obligé d'intervenir ultérieurement dans des conditions plus difficiles.

Je comprends l'inquiétude de certaines collectivités locales qui entreprennent des efforts importants et se demandent si les autres les suivront.

Je crois cependant pouvoir dire qu'après une période difficile, Air-Inter pourra s'organiser sur des bases raisonnables.

J'ai écouté avec attention les critiques formulées contre l'expérience actuellement entreprise sur la liaison Paris—Toulouse. Trois jours — a-t-on dit — par semaine c'est l'avion qui fonctionne, le trafic des autres jours étant assuré par train *Le Capitole*.

M. Méric faisant remarquer que cette expérience permettait des comparaisons puisque le lundi, le mercredi et le vendredi c'est l'avion qui assure la liaison, le mardi, le jeudi et le samedi c'est le train qui la réalise. Il a souligné qu'elle a l'inconvénient que l'on se demande en chaque occasion si c'est le jour du train ou le jour de l'avion !

J'indique à M. Méric que le jour où la liaison est assurée par le train, il est tout de même possible de se déplacer par avion, puisque Toulouse est une escale de grandes lignes aériennes...

M. André Méric. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Méric avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Méric. Je regrette de vous interrompre et je m'excuse auprès de mes collègues de retarder ainsi le déroulement du débat.

Je dois dire cependant que le train rapide que vous faites circuler vers Toulouse quitte Paris à dix-sept heures pour arriver à minuit à Toulouse. Il ne peut donc intéresser que les habitants de la ville de Toulouse. Il y a toute une région économique qui gravite autour de Toulouse. Si les voyageurs arrivaient à Toulouse à des heures où des trains de correspondance partent dans toutes les directions, *Le Capitole* fonctionnerait à plein. Il intéresserait non seulement la ville, mais toute une région. Il convient de procéder à une adaptation des horaires.

Quant aux lignes aériennes, on ne sait jamais à quelles heures elles fonctionnent. Tantôt c'est à dix heures que part l'avion. Le lendemain, c'est à midi. Le surlendemain, il faut prendre Air-Maroc, le jour d'après, il faut prendre Air-Algérie. Vous découragez ainsi les clients de l'avion.

Il faut donc coordonner les deux transports d'une manière normale, car une région comme la nôtre, qui est à plus de huit heures de chemin de fer de la capitale, ne peut pas prétendre à la décentralisation. Elle est condamnée à mourir.

Un sénateur à droite. Vous exagérez !

M. André Méric. Loin des marchés essentiels, loin de la capitale, notre région, petit à petit, s'étiole. C'est pourquoi nous vous demandons des liaisons rapides avec Paris.

M. le ministre. Je voudrais dire à M. Méric et à M. Audy qui ont souligné l'intérêt des arrêts entre les grandes villes, qu'à l'heure présente, le train qui au moment de la création comportait 90 places occupées sur 120 offertes a sensiblement atteint le seuil à partir duquel il est rentable. Le coefficient d'occupation obtenu est important. L'avion malgré cela me paraît avoir un certain succès puisque, pour l'instant il y a 35 et 40 occupants par voyage aérien chiffre bien supérieur à celui dont je discutais avec M. Méric l'an dernier à propos d'une première expérience.

Je reconnais toutes les difficultés que pose le démarrage d'une ligne intérieure. Lorsque certaines collectivités locales veulent accomplir des efforts très importants, le ministre est tenté de faire remarquer aux autres que leur tour viendra plus tard quand elles feront le même effort, il n'est pas certain d'être toujours compris. M. Pinton a trouvé illogique la date de démarrage de la liaison Lille—Lyon—Nice. Nice n'est pourtant pas sans attrait en ce moment. La prise de position de la ville et de la chambre de commerce de Lille qui désiraient faire démarrer cette ligne avant Noël nous laisse espérer que des résultats intéressants seront obtenus. Lyon n'y trouve peut être pas actuellement les mêmes avantages, mais nous ne pouvions pas refuser à Lille de tenter cette expérience.

Je vois sourdre certaines inquiétudes.

Je vous demande de l'indulgence pour que nous puissions continuer cette expérience que nous souhaitons voir réussir.

Je dirai en terminant un mot de l'aviation légère qui a motivé cet après-midi de larges interventions. C'est un secteur qui mérite qu'on lui consacre des efforts. Je pense qu'il est indispensable de maintenir au bénéfice de la jeunesse française le goût des choses de l'air. M. Coudé du Foresto a expliqué que le service qui a aujourd'hui la charge de l'aviation légère a réuni deux services anciens. Il comporte dès lors un armement en matériel plus important. Il faut que le personnel qui contrôle la navigation aérienne, ait la vivante expérience de l'aviation. Appelé à aider les autres à conduire leurs avions dans les meilleures conditions, il doit connaître vraiment les impressions et les réactions du pilote.

Plus généralement, il faut maintenir la mentalité pilote dans ce pays.

En 1910, la France était incontestablement à l'avant-garde de l'aviation. Le bond du progrès technique ne nous permet plus de tenir la première place. Les deux rapporteurs l'ont signalé. La place que nous tenons est encore fort honorable, et si nos jeunes gens gardent l'amour de l'air, elle restera longtemps une place de qualité. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion générale sur la section « Aviation civile et commerciale » est terminée.

Je donne lecture de la partie des états G et H relative à cette section.

ETAT G

(*Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.*)

« Titre III, — 32.493.345 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Titre IV, + 47.662.923 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

ETAT H

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

« Titre V :

« Autorisations de programme, 255.260.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 113.760.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 5.730.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 5.180.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

— 6 —

EXCUSES ET CONGES

M. le président. MM. Modeste Zussy, Henri Cornat et Adolphe Chauvin s'excusent de ne pouvoir assister à la fin de la présente séance.

MM. Marcel Bertrand, Léon-Jean Grégory, Jean Nayrou, Robert Gravier et Roger Menu demandent un congé.

Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 7 —

LOI DE FINANCES POUR 1961

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous arrivons à la section « Marine marchande » du ministère des travaux publics et des transports.

Travaux publics et transports.

SECTION III. — MARINE MARCHANDE

M. le président. Dans la discussion générale sur la marine marchande, la parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, dans mon rapport, par titres et par chapitres, en dépenses ordinaires et en capital, j'ai présenté l'aspect comptable du budget de la marine marchande que nous allons examiner maintenant. Je pense que vous me permettrez de ne pas revenir sur cette présentation arithmétique d'un budget que votre commission vous demande d'adopter sous le bénéfice des observations qui apparaissent dans le rapport écrit, de celles qui pourront être faites par un certain nombre de nos collègues et ce celles, enfin, que j'ai le devoir de souligner.

Monsieur le ministre, un mot d'abord en ce qui concerne l'enseignement pour vous remercier de ce que vous avez fait, de ce qui est fait d'une façon régulière et continue. Nous constatons en effet un progrès certain dans l'organisation matérielle de cet enseignement, l'entrée en service d'un premier navire d'application. Nous sommes loin du *Jacques Cartier*, bien sûr, mais nous nous réjouissons de tout cela et nous sommes heureux de mettre à votre disposition les crédits que vous nous demandez.

Je souligne un seul point et je n'insisterai pas parce que je sais qu'il vous préoccupe autant que nous. C'est l'école de Boulogne-sur-Mer. Je l'ai vue dans un tel état que je suis obligé d'en parler à la tribune. Ce qui m'a frappé surtout, c'est de voir dans cet établissement neuf du premier de nos ports de pêche un peu de tristesse dans les yeux des élèves alors que nous devrions y voir surtout de la joie. C'est bien triste de vivre dans un bâtiment inachevé. Je vous en supplie, monsieur le ministre, faites en sorte que je n'aie pas à vous présenter les mêmes observations l'année prochaine.

Des jeunes, je passerai tout de suite aux anciens, à ceux qui quittent la profession après leur vie de labeur, pour dire un mot du budget de l'établissement national des invalides. Nous sommes, bien sûr, monsieur le ministre, impressionnés par l'accroissement régulier du déficit de ce régime. Fatalement, un jour ou l'autre, une explication sur le fond s'imposera, ne serait-ce que pour le défendre.

Mais c'est le rôle ingrat du rapporteur de la commission des finances, de souligner que du budget de 1959 à celui qui nous préoccupe actuellement, le déficit, couvert par une subvention de l'Etat, apparaît en augmentation de près de 5 milliards de francs sur le budget de 1959. Or, malgré son importance, cette contribution de l'Etat n'assure pas l'équilibre financier de l'établissement. C'est la démonstration évidente — je saisis l'occasion de le dire en présence de M. le secrétaire d'Etat au budget — que le ministère des finances entend limiter sa participation à un système d'ailleurs fort ingénieux d'indexation corrigé par la détérioration du rapport démocratique cotisants-retraités. Nous avons ainsi une subvention en forme de contribution, nous n'avons pas d'équilibre financier.

S'ils en ont mesuré les avantages, les bénéficiaires n'ont sans doute pas compris les inconvénients de cette position qui semble irréductible, je le comprends fort bien si j'ai du mal à l'admettre. Il faudra donc trouver chaque année des ressources nouvelles.

La discussion récente à propos de l'article 6 de la loi de finances, son rejet par la quasi-unanimité du Sénat en première lecture, montre les difficultés et les soucis que nous partageons avec vous.

En ce qui concerne ce budget des invalides, j'ai estimé de mon devoir de rapporteur, et avec l'accord du rapporteur général, de rendre publiques les observations présentées par la Cour des Comptes. Je n'en retiendrai qu'une seule, monsieur le ministre, qui nous préoccupe spécialement.

Notre Assemblée a toujours témoigné à ce corps d'élite qui représente l'inscription maritime tous les signes possibles de sa considération. Alors, si un jour nous devons avoir ici une explication à propos du régime des invalides de la marine, nous voudrions bien que soit effacée de notre esprit cette observation présentée par la Cour des comptes sur l'application de l'article 11 de la loi du 12 avril 1941, car cette observation met manifestement en cause un contrôle qui semble connaître quelques défaillances. Puisque la loi le veut ainsi, il faut que ce contrôle s'exerce et c'est le rôle des chefs de quartier.

Enfin, monsieur le ministre, je voudrais vous remercier, au nom de la commission des finances, du rapport que vous nous avez fourni sur l'institution des invalides.

Ce rapport est complet, tout au moins en ce qui concerne les charges. En ce qui concerne les ressources, un complément d'information s'impose. Je n'insiste pas davantage. Vous savez que nous vous demandons des chiffres supplémentaires, par direction d'inscription maritime. Nous avons besoin de ces chiffres pour porter notre jugement et la question mérite d'être étudiée à fond.

Je dirai maintenant un mot des pêches maritimes. Là encore, monsieur le ministre, nous commencerons par des compliments, parce que, entre notre rapport de l'année dernière et celui de cette année, nous avons constaté une dotation supplémentaire particulièrement bien indiquée pour l'institut scientifique et technique des pêches maritimes. Je vous ai dit simplement que certains bruits courent sur le déplacement éventuel de cet institut auquel on voudrait faire gagner je ne sais quel rivage.

Mais, monsieur le ministre, vous le savez mieux que moi, quand les gens de Lorient veulent rencontrer ceux de Boulogne, c'est à Paris qu'ils se rencontrent. Quand les gens de Bordeaux veulent rencontrer ceux de Fécamp, c'est à Paris également qu'ils se rencontrent et c'est dans la capitale que les pêches à l'échelon fédéral ont organisé leurs bureaux et leurs organismes de diffusion et, dans la mesure où l'institut scientifique des pêches maritimes a besoin de conseiller les uns ou de se mettre au service des autres, il est indispensable qu'il reste installé à Paris.

En ce qui concerne les problèmes techniques, je pense que mon collègue M. Yvon, mieux qualifié que moi, s'étendra davantage tout à l'heure sur ce sujet.

J'ai constaté avec satisfaction que vous aviez reporté dans le budget de cette année des crédits qui n'avaient pas été utilisés l'année dernière et que, de ce fait, vous alliez disposer de 200 millions dans un chapitre et de 300 millions dans un autre, soit de 500 millions en tout. Par une coïncidence curieuse, c'est à peu de chose près ce que vous prenez vous-même à la profession par un artifice supplémentaire — il faut bien que je souligne, monsieur le ministre — de sécurité sociale déguisée.

On s'est plaint souvent de cette affaire auprès de vous lorsqu'on a institué une taxe supplémentaire sur la consommation des produits pétroliers à bord des navires de pêche. Il y a là — j'en ai donné la démonstration — une contribution supplémentaire de sécurité sociale qui s'élève à environ 55.000 francs par

homme et par an à l'échelon de la pêche non exonérée et qui fait que je dois rectifier un chiffre que j'ai donné l'année dernière, car j'avais annoncé qu'à l'échelon de la flotte du commerce la contribution apportée par la profession était de loin la plus importante, et j'ai bien dû constater que la contribution apportée par la pêche industrielle représente un peu plus de 200.000 francs par homme et par an et rejoint exactement la contribution apportée par la flotte de commerce.

Il reste deux grandes questions : la construction navale et l'avenir de notre flotte. Le budget, c'est le problème d'aujourd'hui ; ces deux questions, bien sûr, c'est le problème de demain.

En ce qui concerne la construction navale, monsieur le ministre, j'ai appris que M. Abel-Durand, qui a été dans cette Assemblée le rapporteur de la loi d'aide, avec l'intention d'intervenir. Dans un souci que vous comprendrez, je m'efface, lui laissant ainsi la possibilité de traiter cette question à fond.

Je voudrais simplement présenter une observation au nom de la commission des finances. Dans notre rapport, en effet, nous posions deux questions : l'une visant plus particulièrement les raisons pour lesquelles vous aviez été amenés à prendre le décret du 29 juillet, l'autre intéressant plus spécialement les finances, relative au montant des prélèvements opérés en vertu de l'article 3 de la loi d'aide à la construction navale.

J'ai obtenu du ministère des finances des renseignements portant sur les trois dernières années. Ils sont tout de même assez curieux car, en 1958, le prélèvement opéré sur le bénéfice des chantiers a été égal à zéro ; en 1959, il s'est élevé à 109 mildizaines de milliards qui ont été engagés ; en 1960, il a été de 13 millions seulement.

Or, zéro en 1958, 109 millions en 1959, 13 millions en 1960, on se demande un peu comment vous avez pu déterminer quels étaient les plus compétitifs parmi ces chantiers, alors que la preuve est faite que ni les uns ni les autres ne font de bénéfices.

J'arrive maintenant au problème que je voudrais traiter un peu plus longuement et pour lequel je demanderai quelques minutes d'attention au Sénat.

Ce problème domine le débat de ce soir et porte sur le budget de la marine marchande. J'ai relu récemment, monsieur le ministre, un livre consacré aux transports maritimes de la France en guerre. L'auteur, qui fut le secrétaire général de cette énorme organisation, siège en ce moment même au banc des conseillers du Gouvernement et je suis heureux de le saluer en la personne du directeur des gens de mer, M. Roulier. Je vais demander à M. Roulier la permission de reprendre une définition lapidaire qui figure dans son livre et qui va faciliter mon discours sur le rôle d'un ministre de la marine marchande en temps de paix. « C'est en somme — dit M. Roulier et il a quelque expérience dans la maison — un médecin qui veille sur la santé de la seule industrie française qui ne puisse être protégée par des droits de douane. »

Suivant la courbe des désarmements, les doléances des armateurs, les statistiques du marché mondial, le médecin doit appliquer un remède qui consiste à varier les modalités et l'intensité de l'aide qu'il apporte à l'armement pour compenser ses charges particulières ».

Alors, monsieur le ministre — j'allais dire docteur — comment va votre malade ? Dans le discours d'ouverture de ce débat, M. le ministre des finances a fait loyalement le bilan des zones claires et des zones sombres et, parmi celles-ci, la construction navale.

La construction navale, c'est le signe de l'appétit chez les armateurs. Quand il n'y a plus d'appétit, c'est que quelque chose ne va pas. Alors, qu'est-ce qui ne va pas ?

Je suis bien obligé de vous poser la question et, si je vous ai fait tout à l'heure un compliment, je vais maintenant vous faire un reproche, car c'est la première fois dans l'histoire de nos crises maritimes que le Parlement est soigneusement tenu à l'écart des soucis du Gouvernement dans un domaine où l'expérience montre qu'une collaboration étroite du pouvoir exécutif et du pouvoir législatif est finalement nécessaire.

Peut-être songerez-vous un jour, monsieur le ministre, à réparer cette omission. Mais je vais maintenant prendre l'énumération des signes cliniques énoncés par M. le directeur Roulier.

Premier signe clinique, les courbes de désarmement. Rappelez-vous la dernière crise elle avait les mêmes origines : accroissement désordonné du tonnage à l'échelon mondial, effondrement des frets, dévaluation d'une monnaie étrangère.

Les premiers signes de cette crise sont apparus en 1928. Quatre ans après, en 1932, les ports français ont été transformés en cimetières de navires. Un tiers de la flotte était désarmé, 15.000 marins étaient en chômage — j'ai des raisons personnelles de m'en souvenir — le plus important de nos chantiers de constructions navales était au bord de la faillite.

Les mêmes causes produisent toujours les mêmes effets. Il n'y a pas de docteur « tant mieux » en la matière, ne l'oubliez pas, je vous en conjure.

Le deuxième signe clinique, ce sont les doléances des armateurs. Ici, je vais m'expliquer sur la phrase de mon rapport écrit mettant en cause l'indifférence où le scepticisme des pouvoirs publics. Les doléances des armateurs ne sont pas d'hier, vous les connaisez, nous les connaissans, monsieur le ministre. Elles sont généralement soutenues par des hommes souvent honorés par le Gouvernement et dans lesquels, je crois, nous pouvons avoir confiance. Où est l'indifférence ? Où est le scepticisme ? Pas chez vous, du moins je l'espère. Quelquefois je n'en suis pas sûr. Alors je regrette l'absence de toute démonstration et les occasions perdues, ne serait-ce qu'au cours de trop rares débats parlementaires.

Les armateurs ont-ils tort ? Ont-ils raison ? S'ils ont raison, si vos experts le disent, qui pourrait, monsieur le ministre, sinon vous, tenir tête au raisonnement que je devine dans un autre lieu ? Qui pourrait, sinon vous qui êtes son ministre de tutelle, faire la preuve que l'armement français passe son temps à perdre de sa substance. J'ai beaucoup hésité avant de vous dire cela et j'ai passé des heures à revoir des chiffres et des bilans.

Où sont ces amortissements ?

J'ai fait le compte de la valeur de remplacement de la flotte française. A 200.000 francs le tonneau de jauge brute pour les navires de charge, un peu moins pour les pétroliers, à 400.000 francs pour les paquebots — M. le directeur Poirier vous dira que je reste volontairement au-dessous de la vérité — il faudrait plus de 1.000 milliards de francs. Croyez-vous que c'est avec une affectation annuelle comme celle qui ressort des bilans et qui atteint *grosso modo* 5 p. 100 de cette somme que l'armement français pourra donner à nos chantiers de constructions navales le travail dont ils ont besoin ? Encore faudrait-il s'entendre sur l'origine de ces amortissements qui conditionne dans l'armement maritime comme dans toutes les autres entreprises françaises le crédit dont ils ont besoin.

Résultats de la flotte ? je n'en suis pas sûr quand je vois la place prise dans les bilans par les produits financiers, la consignation ou les entreprises annexes que chacun a dû s'imposer de développer. Dites-moi si je me trompe, monsieur le ministre, je vous en supplie, quand j'affirme que depuis quarante ans la flotte française n'a pas trouvé la possibilité de se reconstruire dans des conditions normales sinon dans des événements dont nous voudrions bien qu'ils ne se reproduisent plus, comme la guerre d'Indochine, la guerre de Corée, les événements de Suez. Faudrait-il des cadavres en plus grand nombre ?

On recherche, paraît-il, des armements qui meurent. Il y en a un tout récent et je n'insisterai pas. Celui qui vient de disparaître n'est pas seulement victime de la loi de 1948. A côté de ceux qui meurent, il y a ceux qui s'accrochent et qui sont condamnés à choisir trois solutions car il n'y en a pas d'autres : vendre un bateau pour parer au plus pressé, ne plus amortir ou alors attendre le prochain bouleversement.

Troisième signe clinique, les statistiques du marché mondial. Parlons d'abord des nôtres. Comme je l'ai indiqué dans mon rapport, nous allons vers le désarmement de 500.000 tonnes de port en lourd de navires pétroliers parce que des contacts sont établis à l'échelon de la profession entre raffineurs et armateurs, d'une part, entre vos services et ceux du ministre de tutelle de l'industrie du pétrole, d'autre part. Je serai volontairement discret sur les efforts des uns et les réserves des autres. Dans la recherche d'un équilibre d'exploitation et de mise en réserve de la partie la plus moderne de notre flotte, je veux faire confiance au patriotisme de ceux qui sont et doivent être liés par un même pavillon national avant d'être liés par le panonceau commercial qui figure sur les cheminées de leurs navires. J'y reviendrai plus longuement dans la question orale avec débat que j'ai déposée avec plusieurs de nos collègues et dont je vous dis en passant que nous voulons bien qu'elle vienne à Pâques, mais pas à la Trinité.

Si le diagnostic est certain en ce qui concerne les pétroliers, il reste inquiétant pour l'ensemble de la flotte de charge ; le revirement du marché des frets s'est manifesté à la fin du premier semestre de 1957. Il est lié à l'excédent du tonnage mondial par rapport aux mouvements des échanges. Je l'ai dit et n'insisterai pas.

Alors, monsieur le ministre, les remèdes ? Ils dépendent de vous, bien sûr, mais peut-être aussi d'une collaboration avec le Parlement. Ils sont, à mon avis, de deux ordres : du domaine technique, c'est un problème d'assainissement de la flotte ; du domaine financier, c'est le problème de la disparité des charges.

Quelques mots d'abord de la disparité des charges, dont la plus sensible, celle qui ne peut être chiffrée, apparaît en quelque sorte comme une privation de liberté. Vous savez ce qu'on vous

dit. Subventions ? Non, compensation. Les mots « aide » ou « subvention » — je l'ai dit à cette tribune, monsieur le ministre — à propos de la construction navale, ont un sens péjoratif. Appliqués à une industrie, ils impliquent pour nos concitoyens la notion d'une insuffisance d'organisation ou de rendement à laquelle l'Etat doit suppléer et dont il doit en définitive faire les frais. Cette notion ne saurait être retenue pour la marine marchande française.

Monsieur le ministre, je voudrais rappeler — je l'ai déjà souligné dans mon rapport de l'année dernière et dans mon intervention à la tribune — qu'il existe peut-être et d'abord un moyen technique d'assainir la flotte de commerce et la construction navale. Je veux faire allusion à cette flotte importante dont vous êtes propriétaire ès qualité, monsieur le ministre, c'est-à-dire cette flotte de navires — dépassés aujourd'hui — qui nous ont été rétrocédés par les Etats-Unis au lendemain de la guerre pour assurer à titre transitoire le service de nos lignes de charge en attendant la reconstruction aujourd'hui terminée du tonnage détruit pendant les hostilités. L'exploitation de ces navires est devenue si difficile que les contrats de location se sont amenuisés pour aboutir à zéro. On peut dire cependant que cette flotte a rendu de précieux services et que son utilisation à pleine charge pendant la période de pénurie de navires a permis son total amortissement et je peux même dire qu'elle a procuré de sérieux bénéfices. Les derniers contrats de location souscrits pour quatre ans en 1956 arrivent maintenant à expiration. En même temps, se pose le problème de la reclassification exigée par les règles de sécurité. Cette reclassification, vous le savez, est particulièrement onéreuse à l'échéance de seize années d'utilisation.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il faut songer à la démolition de ces navires. La différence entre le prix du ferraillage — je l'ai dit l'année dernière — et la vente du navire en l'état sera d'ailleurs compensée par l'économie des indemnités de chômage dans les chantiers de construction navale auxquels vous pourriez confier la démolition de ces navires. Ceci rejoint, je le pense, les soucis manifestés dans le décret que vous avez signé le 27 octobre dernier.

Il y a une autre raison, monsieur le ministre : ces navires sont venus au monde les uns derrière les autres à la cadence fantastique d'un navire par jour à une certaine époque des hostilités. Ils sont éparpillés aujourd'hui un peu partout dans le monde, au hasard, si j'ose dire, de la liquidation des stocks américains. L'apparition simultanée d'un tel tonnage est unique dans les annales de la construction navale née en même temps comme des nichées de canards : ils mourront à une cadence fort rapprochée et leur disparition provoquera un de ces chocs en retour qui représente, à l'échelon mondial, l'éternel problème de la construction navale. Alors, pour une fois, soyons un peu en avance sur cet événement prévisible et inévitable. Au prix d'un sacrifice passager, soyons clairvoyants pour l'avenir.

J'ai déposé, monsieur le ministre, mardi, sur le bureau du Sénat, une proposition de loi qui va dans ce sens. Si l'idée que j'émets retient votre attention, si vous considérez qu'en commençant à détruire un certain nombre de ces navires plutôt que de les vendre à des Libanais, à des Libériens, comme nous le faisons actuellement, qui les exploiteront demain contre nous dans des conditions avec lesquelles nous ne pouvons pas rivaliser, ne serait-il pas préférable de tous les démolir et ainsi de donner du travail aux chômeurs que nous allons avoir dans les chantiers navals ?

J'aborde maintenant, et j'en aurai terminé, le problème financier : compensation de charges, c'est ce que l'on vous demande. Le Conseil économique a traité la question largement, ce qui me met à l'aise pour en parler.

Que vous demande-t-on ? On vous demande trois choses, si j'ai bien compris. On vous demande d'abord de revoir l'article 78 du code du travail maritime qui laisse pendant quatre mois à la charge de l'armement français le malade ou le blessé avec les frais de maladie, les frais chirurgicaux et son salaire complet alors que, dans le régime général de la sécurité sociale, et dès le premier jour, ces frais sont couverts par le régime général. On espère que vous trouverez une solution à la question de la tolérance qui est actuellement pratiquée en ce qui concerne les 5 p. 100 sur les salaires payés au personnel des entreprises qui occupent des ouvriers ou des employés à l'étranger. Enfin, on vous demande de ramener le niveau des charges au niveau du régime général. En dehors de l'Algérie, il n'existe plus aucun privilège justifiant la différence exorbitante qui existe entre le régime général et le régime particulier.

Je ne discuterai d'aucun de ces moyens, monsieur le ministre. Ce n'est pas mon propos d'aujourd'hui, car ils viendront forcément devant nous. Je voudrais simplement rappeler qu'en 1932, alors que nous connaissions les mêmes soucis, un membre du Parlement, M. Tasso, député de Marseille, a laissé déjà son nom à la loi qu'il a fait voter à l'époque en obtenant une compensation des charges qui pesaient sur l'armement. On a fixé alors le volume à 150 millions de francs. C'est en partant de ces 150 millions que je voudrais terminer mon exposé.

Il faudrait bien sûr affecter un coefficient à ces 150 millions, monsieur le ministre. Oh, je ne vous proposerai pas celui que M. Giscard d'Estaing nous demandait l'autre jour pour le timbre de connaissement, c'est-à-dire 218 fois plus qu'en 1934 ni celui du timbre de dimension. Ce qui donnerait une somme de près de 9 milliards de francs, bien supérieure à celle qui serait utile pour remettre les choses en l'état.

Il y a belle lurette que l'on ne donne plus d'aide à l'armement, mais on perçoit toujours les 4 p. 100. Je ne sais pas ce que cela donne à l'heure actuelle, mais cela doit faire tout de même un sérieux total.

Monsieur le ministre, j'en ai terminé. Ces problèmes nous préoccupent et je crois qu'il faut les aborder avec courage et surtout avec le souci de conserver cet outil irremplaçable dont nous avons besoin, car il n'y a pas de grande nation sans marine marchande. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.* Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans le court laps de temps accordé au rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan, j'espère me trouver en mesure de poser quelques questions précises à M. le ministre chargé de la marine marchande.

Ces questions découlent du reste de la lecture du rapport écrit que j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat et dont vous avez pris connaissance, soit directement, soit en ce qui vous concerne, monsieur le ministre, par l'intermédiaire de vos collaborateurs.

Ce rapport comporte quatre chapitres essentiels consacrés aux transports maritimes, à la construction navale, aux pêches maritimes et au régime social particulier des marins. Il n'est pas dans mes intentions, bien sûr, de reprendre, même pour vous en fournir un simple résumé, chacun de ces chapitres. Je me contenterai de vous présenter un certain nombre de questions que la commission des affaires économiques et du plan m'a prié de vous poser pour connaître, dans ce domaine particulier que nous traitons, l'orientation de la politique gouvernementale.

En ce qui concerne les transports maritimes, dont la situation ne manque pas de vous préoccuper — n'aviez-vous pas chargé divers comités de vous renseigner sur les charges qui pèsent sur cette branche de notre économie — je vous rappelle que personne ne conteste aujourd'hui la nature et le poids de ces charges qui placent l'armement français parmi les activités les plus défavorisées. Notre collègue M. Lachèvre, rapporteur spécial de la commission des finances, vient du reste de vous brosser un tableau éloquent de cette situation.

Une aide de l'Etat s'impose. Elle vous est suggérée de tous côtés. Une formule semble avoir l'agrément des spécialistes : elle consiste en une compensation des surcharges du pavillon français, permettant ainsi à notre marine marchande de voir ces charges égalisées avec celles des marines étrangères et de se maintenir compétitive.

Les questions que je vous pose sont les suivantes : acceptez-vous le principe de cette compensation ? Comment entendez-vous la faire jouer ? Et enfin, la solution revêtira-t-elle un caractère général, ou bien vous orienterez-vous vers des mesures de soutien, en fonction de chaque cas particulier, tenant ainsi compte de la situation de chaque armement ?

Autant de questions auxquelles il me plairait, monsieur le ministre, de vous entendre répondre.

La construction navale est de toutes nos industries nationales celle où la crise est la plus préoccupante. Elle revêt même une gravité telle que l'inquiétude envahit tous ceux qui ont le souci de la vie économique et de la vie sociale de notre pays.

Vous venez, par une décision récente, de ramener l'aide à la construction navale à un certain nombre de chantiers, au nombre de huit, les six autres devant limiter leur activité, s'ils veulent bénéficier de cette aide, à la construction de navires de petit tonnage et aux réparations. Un décret tout récent pris à la mi-octobre, si mes souvenirs sont précis, tend en outre à mettre à la disposition de ces chantiers secondaires une partie des crédits réservés à l'aide à la construction navale pour procéder à leur reconversion.

Ici encore, je me permets de vous poser deux questions. Est-il opportun de rayer ainsi de la carte économique certains chantiers qui, nous dit-on, ne seraient pas totalement dépourvus de commandes ? En les orientant vers la construction de navires de faible tonnage, avez-vous pensé à la situation des chantiers dont c'était justement la fonction essentielle que de construire

des navires de tonnage réduit ? Vous allez, je crois, déplacer la crise ou l'étendre.

La deuxième question a trait à la reconversion. Je ne prends pas à mon compte l'expression de « tarte à la crème » dont on a qualifié cette mesure. Néanmoins, on conçoit difficilement qu'un chantier équipé pour construire des coques, des machines marines, s'il peut faire de la grosse chaudronnerie ou, à la rigueur, des machines diverses, puisse s'adapter à la fabrication de tout autre élément industriel.

Estimez-vous possible, monsieur le ministre, une telle reconversion ? Comment l'envisagez-vous ? Comment l'envisage-t-on dans les sphères gouvernementales ?

J'en arrive au troisième point de mon intervention, les pêches maritimes. Votre budget comporte cette année un certain nombre de subventions destinées à la modernisation des pêches maritimes et du traitement du poisson. C'est très bien et je vous félicite de vous orienter dans cette voie — c'est l'avenir — tout en regrettant, cependant, l'état de maigreur de vos crédits. Mais que pensez-vous du dépeuplement des fonds de pêche traditionnels ?

Les congrès des professionnels manifestent à ce propos de graves inquiétudes. Ne croyez-vous pas qu'il y aurait lieu d'étudier les moyens de garantir la protection des fonds et de prendre des décisions qui ne manqueraient pas d'avoir l'accord de la profession, car il y va de son avenir ? N'y a-t-il pas lieu de créer des réserves de pêche où les pêcheurs ne pourraient chaluter pendant un certain délai ou pendant des périodes à déterminer ? Envisagez-vous, monsieur le ministre, de passer des accords avec les Etats étrangers qui ont l'intention d'étendre la limite de leurs eaux territoriales à 12 milles ? La Norvège, vous le savez, vient de prendre des décisions dans ce sens. L'Angleterre a passé déjà des accords avec ce pays. Est-ce que, de notre côté, nous avons pris des mesures pour permettre à certains de nos armateurs qui pratiquent la pêche dans ces régions de la mer du Nord de pouvoir continuer à travailler ? Si vous avez pris des contacts, où en êtes-vous de vos entretiens ?

Enfin, un dernier problème préoccupe tous ceux qui ont souci des pêches maritimes, la commercialisation du poisson. Il est scandaleux de constater que du poisson vendu à la production 50 ou 100 francs le kilo est livré aux consommateurs trois ou quatre fois son prix d'achat, sans que cette marchandise ait subi la moindre transformation. Vous me répondrez peut-être qu'il s'agit là d'un problème de la compétence de votre collègue chargé du commerce. Mais le ministre de la marine marchande a son mot à dire pour défendre le monde maritime et la profession des marins pêcheurs.

Quant au régime social des marins, on en parle beaucoup, des études ont été faites sur ce régime particulier et certains vont même jusqu'à prétendre que c'est un des éléments de la crise de notre armement. Pour ma part, je n'y crois pas. Notre pays est sans doute parmi les plus avancés en ce domaine. La France s'est toujours honorée d'être un pays précurseur sur le plan social et il n'est pas question de revenir en arrière, alors que les autres pays, notamment ceux du Marché commun, envisagent aujourd'hui de s'aligner sur nous.

Cette constatation n'empêche pas les critiques parfaitement justifiées que tout homme de bonne foi peut faire en parcourant le bilan des charges et ressources de l'établissement des invalides de la marine. Il y a quelques abus qui sautent aux yeux des moins avertis. Dans certaines régions de notre littoral, la maladie semble sévir à l'état endémique au préjudice de la caisse générale de prévoyance. Pensez-vous, monsieur le ministre, qu'il soit normal qu'un inscrit maritime de la direction de Nantes, qui comprend tout le Sud de la Bretagne, jusqu'à la Vendée vraisemblablement, coûte 5.000 francs au titre de la maladie hors navigation, alors que la moyenne des prestations versées au même titre dans telle autre direction est de 15.000 francs ?

Je pourrais vous apporter d'autres précisions, qui résultent des documents que vous m'avez transmis et que j'ai en main, comme vous-même ! Il vous suffira de vous y référer pour vous apercevoir que mes paroles sont l'exacte vérité ! Il semble tout à fait anormal qu'un inscrit maritime dépense, au titre de la maladie, 15.000 francs dans un secteur, alors que la moyenne, dans tel autre secteur, est seulement de 5.000 francs, trois fois moins. Vraisemblablement, j'en suis convaincu, des économies sont à réaliser ! Cela m'amène à plaider à nouveau une cause que j'ai plaidée bien des fois devant cette assemblée, mais il ne faut pas hésiter à taper toujours sur le même clou...

Je veux encore, ce soir, souligner la situation vraiment digne d'intérêt des veuves de marins victimes d'accidents professionnels. Elles sont surtout nombreuses dans les quartiers où l'on pratique la pêche au large en deuxième zone, dans des conditions particulièrement difficiles. Vous connaissez la question et j'aurais tort d'y insister.

Le conseil supérieur des invalides de la marine a eu à examiner des textes qui tendaient à apporter une solution à ce problème. Cet organisme a donné un avis favorable. Un de vos prédécesseurs, ministre de la marine marchande, a introduit dans une loi de finances, en 1958, après avoir consulté ses services et obtenu l'accord du ministère des finances, un texte qui devait régler ce problème. La loi de finances de 1958 a été prise par ordonnance dans les conditions que vous savez et le texte qui figurait dans le projet initial a disparu de l'ordonnance. C'est ainsi que la situation des veuves, qui pouvait être réglée par le texte envisagé, ne l'a jamais été.

Je me demande d'ailleurs si, dans ce texte de loi de finances qui prévoyait la dépense créée par cette mesure, ne figuraient pas en contrepartie des ressources. Je me demande également si, la dépense ayant été supprimée, la ressource l'a été aussi. Je n'en suis nullement sûr ! C'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir, dès ce soir, vous prononcer sur la question.

Je vous rappelle, en effet, que l'article 6 de la loi de finances discuté au début même de notre session budgétaire et créant des ressources pour la caisse des invalides de la marine a été repoussé par le Sénat, après avoir été adopté par l'Assemblée nationale. Peut-être serait-il rétabli si vous acceptiez de vous pencher sur le sort des veuves des inscrits maritimes dont les maris ont été victimes d'accidents professionnels. Comme M. Lachèvre le disait tout à l'heure, c'est à une très forte majorité que le Sénat a repoussé cet article, mais la commission des affaires économiques m'avait chargé d'intervenir et m'avait prié d'apporter ses voix, si le ministre des finances voulait bien accepter de prendre en considération la situation des veuves, et le ministre des finances, présent au banc du Gouvernement ce jour-là, n'attendait qu'un avis, le vôtre, pour se prononcer. Vous êtes ici ce soir et je vous demande de bien vouloir prendre une position : peut-être, la semaine prochaine, l'article 6 sera-t-il voté par le Sénat !

Mlle Irma Rapuzzi. On en reparlera !

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Le dernier point que je voulais envisager concerne les écoles, l'enseignement. Lors de votre passage récent dans un grand port de pêche du littoral atlantique, monsieur le ministre, vous avez semblé acquiescer à un propos, tenu par un parlementaire qui ne siège pas dans cette assemblée, selon lequel les écoles n'avaient pas toujours été construites en fonction des besoins des populations maritimes, mais pour satisfaire à des soucis moins nobles. C'est ainsi que plusieurs écoles d'apprentissage maritime ont été édifiées dans des secteurs où le chiffre de la population maritime n'est guère élevé et dont les élèves viennent, par conséquent, de très loin. C'est ainsi que les jeunes gens de mon département sont parfois dirigés sur l'école d'apprentissage maritime de Sète, de Grand-Fort-Philippe, de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Lachèvre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Excusez-moi de prendre la parole, mais, à ce moment du débat, au nom de notre rapporteur général qui m'a prié de le suppléer ce soir, je veux remercier ceux de nos collègues qui ont fait l'effort de suivre un débat aussi technique, et leur demander de prolonger un peu cet effort pour que nous puissions terminer ce budget. Peu d'orateurs sont inscrits et demain matin le Sénat pourra ainsi aborder le budget de l'agriculture, pour lequel nous serons relayés, ce qui nous permettra de prendre un repos mérité.

Si M. le ministre n'y voyait pas d'inconvénient, nous pourrions donc poursuivre la discussion. Que M. Yvon veuille bien m'excuser de l'avoir interrompu.

M. le président. Je me permets de signaler, reprenant ce que vient de dire M. le rapporteur de la commission des finances, l'intérêt qu'il y a à terminer la discussion de ce budget le plus rapidement possible, car, en tout état de cause, si elle n'était pas terminée ce soir, nous ne pourrions la reprendre qu'à une date ultérieure qui serait fixée par la conférence des présidents de demain, la discussion du budget de l'agriculture figurant à l'ordre du jour de la séance de demain matin.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* L'implantation des écoles d'apprentissage maritime, dis-je, n'a pas toujours été faite en fonction des besoins des populations maritimes et vous avez constaté, l'autre jour, dans le plus grand port de pêche du littoral atlantique, monsieur le ministre, je veux parler du port

de Lorient, qu'une école, édifiée par des hommes de bonne volonté parce que l'Etat s'était jusque-là désintéressé des écoles dans notre secteur, gîte dans un baraquement infâme où l'on a honte de faire vivre des maîtres et des élèves !

J'entendais tout à l'heure notre collègue M. Lachèvre vous faire une description de l'école de Boulogne, que dirait-il s'il avait visité ce baraquement sordide de l'école des mécaniciens de la marine marchande de Lorient ? Vous le connaissez, monsieur le ministre, et je n'ai pas besoin de vous en faire un tableau ; mais je pourrai faire circuler des photographies, tout à l'heure, pour ceux qui ne le connaissent pas.

On a honte encore d'y voir des élèves suivre des cours. Cette école prépare aux fonctions de mécanicien pour nos chalutiers, ainsi qu'à celles de motoriste et de mécanicien de troisième classe. C'est l'avenir de notre port qui est en jeu car, sans mécanicien, il n'est pas possible de maintenir un armement. Or, il est indispensable de trouver une participation de 200.000 nouveaux francs pour la construction d'une nouvelle école, en dur cette fois.

Après la visite qu'avait faite à Lorient votre secrétaire général, nous pensions qu'un accord serait donné par la marine marchande ; je crois savoir, même, que cet accord était donné, mais que le ministère des finances s'est opposé à l'inscription à votre budget du crédit sollicité pour renvoyer l'affaire à la promotion sociale alors qu'il s'agit bien d'une école qui s'apparente aux écoles de pêche, lesquelles bénéficient de subventions inscrites au chapitre 43-23 de votre budget.

Dans ces conditions, je vous demande, monsieur le ministre, de mettre tout en œuvre pour sauver cette école dont la réputation n'est plus à faire. J'ai sous les yeux les résultats des derniers examens : sur vingt-huit jeunes gens qui préparaient le brevet d'officier mécanicien de troisième classe, vingt ont été reçus l'année dernière. C'est suffisant, me semble-t-il, pour qualifier cette école et justifier son existence.

Monsieur le ministre, je vous demande, dans l'intérêt de l'armement à la pêche qui attend des spécialistes, dans l'intérêt de tous ces jeunes qui veulent faire carrière dans la profession maritime, de venir au secours de cette école et de mettre à la disposition du comité qui a l'intention d'édifier en dur un bâtiment convenable les 20 millions d'anciens francs dont il a besoin pour cette réalisation, à laquelle participeront également la ville de Lorient et le département du Morbihan.

Telles sont les quelques observations que j'entendais formuler et les questions que je désirais vous poser et auxquelles je vous serais très obligé de bien vouloir répondre.

Sous réserve de vos réponses, la commission des affaires économiques m'a prié d'émettre un avis favorable à l'adoption de votre budget. (*Applaudisements.*)

M. le président. La parole est à Mlle Rapuzzi.

Mlle Irma Rapuzzi. Je renonce à la parole. (*Très bien ! — Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Marie-Ann.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le ministre, vous gérez, avec la très haute compétence à laquelle nous rendons tous le plus déférent hommage, un énorme ministère aux compartiments multiples. Je m'excuse donc si, ayant eu à intervenir cet après-midi sur le comportement des travaux publics, je suis amené de nouveau à intervenir ce soir sur le compartiment de la marine marchande.

Monsieur le ministre, en raison même des subventions que le budget de l'Etat verse chaque année à la Compagnie générale transatlantique, c'est à vous qu'échoit la prérogative d'exercer le droit de contrôle et de regard de l'Etat sur les affaires de cette compagnie de transports maritimes. Toutes les questions de salaires concernant le personnel de la compagnie sont soumises à votre agrément préalable. La direction de cette compagnie ne se fait d'ailleurs pas faute de toujours se réclamer de vous. C'est très souvent qu'on nous répond : « C'est le ministre qui ne veut pas. »

Vous vous trouvez être ainsi le responsable de la situation qui est actuellement celle du personnel de la Compagnie générale transatlantique dans les départements des Antilles et c'est à ce sujet que je saisis l'occasion de la discussion du budget de la marine marchande pour présenter quelques observations.

Il y a à l'agence de la compagnie, à Fort-de-France, une situation qui ne peut pas continuer plus longtemps et contre laquelle je m'élève avec la dernière vigueur. Nous ne pouvons pas admettre que de deux employés ayant des titres, des compétences et des fonctions identiques, l'un, parce qu'il est de provenance métropolitaine, perçoit une rémunération double de celle de l'autre, parce que ce dernier est de recrutement antillais.

Monsieur le ministre, cette situation, comme je vous l'ai dit, n'a que trop duré. Il faut y mettre un terme. Nous ne pouvons pas tolérer qu'une compagnie de transports maritimes qui a bénéficié d'avantages considérables pour son implantation aux Antilles, à qui a été accordé un véritable monopole de fait pour l'exploitation de cette ligne de navigation, une compagnie qui, par la situation privilégiée qui lui est faite, se nourrit de la substance antillaise, ainsi que mon collègue M. Bernier vous le démontrera tout à l'heure, puisse sans vergogne — le mot n'est pas trop fort — pratiquer envers des ressortissants de ces départements un système de rémunération aussi injurieux que vexatoire.

J'ai sous les yeux un état comparatif de la rémunération versée à deux agents en fonctions à l'agence de Fort-de-France et rangés dans la catégorie « Ka ». Le premier perçoit, toutes indemnités comprises, 122.378 anciens francs par mois parce qu'il est métropolitain, l'autre 62.790 francs parce qu'il est Antillais.

Comment cela se fait-il ? Apparemment, ces deux employés ont le même indice de traitement de base, mais, par le truchement des indemnités particulières, on réalise et perpétue une authentique discrimination dans la rémunération.

Cette situation existait également dans la fonction publique dans les premières années de la « départementalisation », mais les grèves successives des fonctionnaires ont montré la nécessité de reviser cette conception du colonialisme attardé. L'Etat a ramené les indemnités différentielles à ce qu'elles devaient être et a accordé à tous nos agents en service dans les départements d'outre-mer sans distinction d'aucune sorte une majoration de vie chère de 40 p. 100.

Nous vous demandons, monsieur le ministre, de vous inspirer de ce qui a été fait pour la fonction publique et de faire cesser le régime actuel de rémunérations en vigueur dans les agences antillaises de la Compagnie transatlantique.

Je voudrais vous rendre attentif au fait que ce sont ces maladresses accumulées qui ont amené ce déferlement qui fait de la Caraïbe une véritable poudrière. Je me plais à penser que vous nous épargnerez de revenir sur cette affaire et qu'une majoration spéciale de vie chère, identique à celle servie par l'Etat à ses fonctionnaires en service dans les départements d'outre-mer, viendra se substituer, pour le personnel de la Compagnie transatlantique à toutes ces primes hypocrites, désignées sous des vocables divers, qui ont jusqu'ici maintenu ce régime discriminatoire de rémunération selon l'origine des bénéficiaires.

L'heure de la liquidation irréversible du colonialisme a sonné à l'horloge de l'histoire, ainsi que l'a rappelé excellemment le ministre de l'information dans son discours de dimanche dernier à Alençon. Vous ne permettrez pas, monsieur le ministre, qu'on puisse dire que les agences de la Compagnie transatlantique aux Antilles continuent sous votre haute tutelle d'en être le bastion ou le dernier refuge.

Je m'excuse de ma véhémence, monsieur le ministre, et je vous fais pleine et entière confiance pour que cette affaire reçoive la prompte solution qu'elle appelle. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la discussion du budget de la marine marchande ne peut pas se dérouler sans que soit évoqué, même à l'heure tardive où je prends la parole, le problème de la construction navale française, posé dans le pays depuis quelque dix-huit mois.

Le Gouvernement lui a donné une solution autoritaire et discriminatoire : solution autoritaire en fixant à 400.000 tonneaux de jauge la capacité de production annuelle des chantiers navals ; solution discriminatoire en décidant que six chantiers nommément désignés seraient exclus du bénéfice de la loi d'aide à la construction navale, sauf pour les constructions de petites unités et pour les petites réparations.

Cette décision est formulée dans une note en date du 15 juillet émanant du secrétariat général de la marine marchande. Cette note aurait été prise en exécution d'un décret qu'elle annonce en cours de publication. Le décret en effet a été publié le 29 juillet et porte la date du 4 juillet.

La note et le décret ne sont pas en parfaite concordance. La décision contenue dans la note est sans limitation de durée. Le décret prévoit une liste de chantiers établie annuellement. Il est à la fois plus sage en réservant l'avenir et plus conforme au principe de l'annualité du budget.

C'est en effet l'intervention de l'Etat sous la forme d'une aide financière aux chantiers de constructions navales qui permet à l'Etat de prendre à l'égard de cette industrie les mesures exceptionnelles et assurément anormales que je viens de mentionner.

Faut-il rappeler que l'aide financière de l'Etat à la construction navale instituée par la loi de 1951, notre collègue Defferre étant ministre de la marine marchande, faut-il rappeler que cette aide est indispensable aux chantiers navals français pour qu'ils puissent se présenter sur le marché international avec des prix compétitifs. Le travail des chantiers est un travail d'assemblage : la construction française subit les incidences de notre régime douanier. Aussi bien les deux rapporteurs qui m'ont précédé à cette tribune ont-ils signalé le caractère compensatoire de pareilles mesures.

L'industrie de la construction navale est sous la dépendance du marché international. Un décret en date du 4 juillet 1960, autre que celui que j'ai rappelé tout à l'heure, a décidé que le contrat de construction de bâtiments de mer conclus par un armateur français avec un chantier français bénéficiant de la loi d'aide constitue une opération de commerce international, en ce qui concerne le régime de fixation et d'indexation des prix.

D'ailleurs, il n'est aucun pays étranger, je le note en passant, dans lequel l'Etat n'intervienne en la matière sous des formes directes ou indirectes par des avantages attribués aux constructeurs ou aux armateurs, quelquefois aux uns et aux autres et les plus efficaces des interventions gouvernementales ne sont pas toujours celles qui s'étalent au grand jour.

Un des derniers numéros de *La Documentation française* contient la reproduction d'un article du *Times* sur la politique grecque de la marine marchande, grâce à laquelle la flotte marchande sous pavillon hellénique a triplé en trois ans. Parmi les moyens employés par le gouvernement grec figurent des dispositions fiscales particulièrement avantageuses.

Je n'aurai pas l'outrecuidance, monsieur le ministre, de penser que je parviendrai à une modification des décisions prises par le Gouvernement pour peser sur l'organisation de l'industrie française de la construction navale. Je ne reprendrai donc pas l'ensemble de l'argumentation que j'ai défendue à plusieurs reprises à cette tribune : lors de la discussion de la loi programme, lors de la discussion du budget et enfin lors de la discussion d'une question orale avec débat. Je veux seulement, en quelque sorte, prendre acte de la politique actuelle du Gouvernement en matière de construction navale, confiant dans l'évolution de la conjoncture pour vous contraindre à la modifier.

L'aide à la construction navale est le moyen par lequel le Gouvernement exerce cette action. Il prétend justifier sa politique par l'état actuel du marché de la construction navale dans le monde. Il n'est pas niable qu'il existe actuellement un déséquilibre entre la capacité de production des chantiers français et le volume de la demande sur le marché des navires. C'est la conséquence d'une crise de l'armement. Jusqu'en 1957, l'accroissement du trafic maritime, l'élévation continue du taux des frets favorisé par la fermeture du canal de Suez avaient incité tous les armateurs du monde à intensifier les commandes. La réouverture du canal déclencha une chute brutale des frets. Les commandes mondiales de l'année 1956 étaient évaluées à près de dix-huit millions de tonneaux. Elles tombèrent verticalement, en 1958, à moins de deux millions.

C'est dans une telle conjoncture que le Gouvernement français a arrêté sa politique. Cette politique aurait été murie dans une série d'instances instituées par le Gouvernement ; la commission Merveilleux du Vigneau et le rapport du 15 mars 1958 ; le groupe de travail institué au commissariat général au plan et le rapport du 1er juillet 1959 ; le groupe de travail institué au secrétariat général de la marine marchande et le rapport de 1959.

Les travaux de ces diverses commissions et les informations qui ont servi de base à leur conclusion ont été enveloppés, permettez-moi de vous le dire monsieur le ministre, d'une atmosphère qui, en fait, a nui au crédit que méritaient leurs auteurs. Or, à l'avis de ces commissions s'oppose celui du Conseil économique et social.

Le Conseil économique et social s'est lui-même saisi de la situation de la construction navale française, en application de l'article 3 de l'ordonnance du 29 décembre 1958, qui le qualifie pour attirer l'attention, de sa propre initiative, sur les réformes se rattachant à la politique économique et sociale. L'étude fut faite dans une section que préside M. Richard ; celle-ci a eu pour rapporteur M. Baudouin. Les termes de l'avis proposé par la commission furent adoptés le 29 mars 1960 par le Conseil économique et social, c'est-à-dire bien avant les décisions du Gouvernement. Le Gouvernement ne paraît pas en avoir tenu compte, bien que le Conseil économique ait délibéré dans le cadre de sa compétence légale et malgré l'autorité que la composition de ladite commission semblait devoir en principe attribuer à ses avis.

Le Conseil économique et social a pris une position très nette. Il a dénoncé la gravité de conséquences irréversibles qui, sur le plan économique et social, conduirait sinon au retrait, du moins à la récession durable la construction navale française.

Un choix était à faire : on pouvait évidemment mesurer le potentiel de nos chantiers au niveau le plus bas, celui de 1958, et sur ce niveau inférieur organiser l'industrie française de la construction navale. C'est la décision que le Gouvernement a adoptée. Il a renoncé délibérément à s'avancer davantage dans la compétition.

Il a promis sans doute aux chantiers éliminés une reconversion. Laissez-moi vous dire, monsieur le ministre, combien une reconversion de coques de navire est difficile. Laissez-moi ajouter, parlant, j'en suis sûr, au nom de tous les ports de l'Ouest, sachant qu'ils vivent dans une zone géographique critique, que le Gouvernement devrait se pénétrer des difficultés que nous éprouvons du fait de notre éloignement de l'axe Nord-Sud sur lequel s'est établi un développement industriel important, à tel point que nous avons maintenant comme concurrents les chantiers navals de Strasbourg. Il a été lancé à Strasbourg, il y a quelques jours, un cargo de 1.100 tonnes, alors que ces petites unités devraient être réservées aux chantiers éliminés, et je suppose que ce chantier a obtenu l'aide de la construction navale.

En face de la voie adoptée par le Gouvernement, il en est une autre qui aurait consisté à réagir contre la crise, à s'efforcer de la surmonter, à se tenir prêt à répondre aux besoins du marché tels qu'ils se manifesteraient au sortir du tunnel, quand la crise serait passée.

La crise passera, en effet. Toute l'histoire des chantiers navals, toute l'histoire de la marine marchande en témoignent, par une succession de crises et de reprises. On a connu des crises aussi graves que la crise actuelle. M. Lachèvre en a rappelé une tout à l'heure qui présente avec la situation actuelle une analogie frappante. Au cours de la crise de 1930-1933, la grande crise mondiale qui eut son origine aux Etats-Unis, l'industrie de la construction navale était tombée dans le monde au quart de ce qu'elle avait été en moyenne de 1924 à 1929. Il n'a disparu alors que peu de chantiers et aucun chantier français.

Existe-t-il actuellement un indice de renversement de la tendance dans un sens favorable ? Oui, incontestablement. Du 1er janvier au quatrième trimestre de 1958, le tonnage désarmé était plus considérable que le tonnage neuf entré dans la flotte dans la même période. A la fin de 1939, le tonnage de la navigation est plus du double du tonnage désarmé, les pétroliers mis à part.

L'augmentation de la population mondiale, les besoins croissants des industries anciennes en matières premières éloignées, la création d'industries nouvelles, l'aide aux pays sous-développés sont autant de raisons qui autorisent à penser que l'accroissement du trafic maritime interrompu en 1957 reprendra son cours. Déjà, l'année 1959 a vu une reprise de l'accroissement du trafic maritime mondial, qui atteint 5 p. 100. et certains armateurs s'y préparent ; ils ont l'audace de s'y préparer.

Le 5 novembre, j'ai assisté aux chantiers de la Seine-Maritime au lancement d'un cargo construit pour un armement nantais. Dans le discours d'usage en pareille circonstance, le président de cet armement disait avec précision ses raisons de faire confiance à l'évolution des structures économiques qui exigent des transports à des distances de plus en plus grandes de minerais qu'il faudra aller chercher de plus en plus loin. Le parcours marin d'une tonne de minerai, disait-il, est passé de 1.900 kilomètres à 4.500. Que l'on aille dans le port de Rotterdam, dans le port d'Anvers, et l'on verra des installations nouvelles récemment mises en place et l'outillage destiné à la réception du minerai dont le besoin va se faire sentir de plus en plus.

La marine marchande sent de nouveau le vent dans ses voiles et elle trouvera des encouragements dans le rapport présenté ces jours derniers, au Conseil économique et social, par M. Le Hénaff au nom de la section économique. Ce rapport confirme les observations présentées par M. Lachèvre avec une concordance frappante. Il fait apercevoir combien l'assainissement des transports maritimes, l'assainissement de la flotte s'impose dans des conditions simplement raisonnables et comment, cet assainissement réalisé, les conditions anti-économiques dans lesquelles s'exerce cette industrie ayant disparu, la reprise se fera nécessairement et aura une conséquence immédiate sur les demandes des constructions navales.

Il est des points retenus par le rapport de M. Le Hénaff qui s'appliquent directement à la construction navale. Il demande notamment l'accession des armateurs a un crédit plus équilibré. Cela suffira pour que les commandes se déclenchent peut-être immédiatement. Nous savons tous que, si les armateurs étrangers peuvent commander plus largement, c'est parce qu'ils peuvent compter sur un crédit plus long.

J'ai assisté avant-hier au lancement du paquebot israélien auquel je faisais allusion tout à l'heure. La commande n'aurait pas été obtenue sans un allongement du crédit.

Que l'armement français soit placé dans des conditions d'égalité avec les armements étrangers, et nous verrons cette reprise. Que disparaisse ce scandale des pavillons de complaisance, que la Grèce elle-même, dans un renouveau maritime, a pudiquement désavoué.

Je relève d'ailleurs dans le rapport économique d'autres observations, mais je ne veux pas insister à l'heure à laquelle nous sommes.

L'opposition du Gouvernement au développement de la construction navale, le freinage systématique qu'il oppose au développement de la construction navale, est très évidemment provoqué par les dispositions du ministère des finances dont je veux, malgré l'absence de M. le secrétaire d'Etat, dénoncer ici l'étroitesse de vues. Oui, l'étroitesse de vues. Ce sont des raisonnements de caissier, pas de comptable ; car, en vérité, en face des décaissements, il faudrait considérer les recettes qui en sont la compensation ; dans ces recettes qui en sont la contre-partie, je ne compte pas la récupération qui peut être obtenue sur les bénéfices des chantiers eux-mêmes en exécution du programme de 1951 et auquel M. Lachèvre a fait allusion tout à l'heure, avec des chiffres qui sont peut-être un peu énigmatiques.

Mais je veux surtout indiquer par deux observations que le problème de la construction navale, ramené au déséquilibre actuel de la capacité des chantiers et de leurs débouchés, est incomplètement saisi. Il élude deux données qui sont essentielles et sur lesquelles, monsieur le ministre, je veux attirer votre attention.

Je dirai des choses élémentaires, mais il y a parfois des vérité de La Palice qu'il est besoin d'énoncer, car elles sont tellement évidentes qu'elles crèvent les yeux et qu'on ne les voit plus.

La construction d'un navire met en action, non seulement le personnel et l'outillage des chantiers eux-mêmes, mais aussi ceux d'une série d'industries, de métiers et même d'arts les plus divers, quelquefois très éloignés des régions maritimes. De 1953 à 1959, l'effectif total des chantiers navals français s'est maintenu à un contingent stable de 40.000 personnes, mais ces chantiers faisaient appel à d'autres entreprises qui occupaient environ 60.000 personnes. L'industrie de la construction navale intéresse donc en France environ 100.000 personnes à qui elle verse traitements et salaires et dont le travail et la production sont pour l'Etat une source de perception d'impôts.

La seconde donnée du problème de la construction navale, c'est la place que cette industrie occupe dans la balance des comptes dont l'équilibre est un élément, peut-être le plus important, de l'assainissement financier.

La restriction des commandes de la flotte marchande française à la suite de sa reconstitution au lendemain de la guerre et la quasi suppression des commandes militaires ont conduit les chantiers navals français à faire un effort vers l'exportation. Cet effort a été couronné de succès. La Norvège, dont la flotte est la troisième du monde, tandis que ses chantiers n'occupent que le huitième rang dans la construction navale, est devenue un client très intéressant pour les chantiers français. En dix ans, il a été commandé en France, par les armateurs de trente pays étrangers, 262 navires représentant 200.000 tonnes de port en lourd. En 1956, la construction navale est de toutes les industries françaises celle qui a rapporté le plus dans la balance des comptes, soit 23 milliards.

J'ai assisté avant-hier à Nantes à ce qui devait être le lancement d'un paquebot israélien, mais ce lancement n'a pas eu lieu. Il était annoncé, mais il a été empêché par la pluie. Les cérémonies qui se sont subsituées à lui ont été marquées par de regrettables et absurdes incidents, dont M. le secrétaire général à la marine marchande a très justement fustigé les auteurs responsables. Ils sont sans excuse, mais de tels événements sont explicables, hélas ! par la psychose d'inquiétude pour l'avenir créée par des déclarations insistantes, je dirais presque complaisantes, de pessimisme. J'ai attiré l'attention à plusieurs reprises, monsieur le ministre, sur l'effet psychologique à redouter dans un milieu hypersensibilisé. Cet effet s'est produit à plusieurs reprises, il s'est certainement produit mardi dernier. Le climat était défavorable. Je remercie M. le secrétaire général à la marine marchande d'avoir fait sentir avec autorité aux responsables de ces incidents combien leur attitude était, suivant son expression, inopportune. Je n'ai pas entendu ce soir-là les promesses relativement rassurantes que j'attendais et que je croyais avoir des raisons d'espérer, que j'ai encore des raisons d'espérer.

Mais il s'est trouvé que, par la suite, j'ai éprouvé un très grand réconfort. J'ai eu l'avantage d'avoir une conversation privée avec le directeur général de la société Zim pour laquelle est effectué ce lancement. J'ai vérifié là combien les qualités de la construction française, tout autant que le prix ou la concession des crédits, étaient des raisons pour lesquelles les étrangers, qu'ils soient israéliens ou norvégiens, viennent s'adresser à nous. Mon interlocuteur était un technicien, un financier qui, j'en suis sûr, doit savoir défendre ses intérêts avec la plus grande habileté.

Ainsi du côté de l'Orient, de la Palestine, du Pakistan, des pays du Septentrion, de la Norvège peuvent nous arriver des commandes que nous avons des raisons d'espérer. Quelle sera l'attitude de nos chantiers, quel sera le sort de ces commandes si les carnets ont dépassé le plein que vous leur aurez arbitrairement fixé par des supputations prématurées ?

C'est, en effet, la critique principale que je veux faire : dans un avenir prochain, où vous serez encore à la tête de ce département car la stabilité gouvernementale nous assure votre présence parmi nous dans le délai très court où ces commandes se présenteront, quelle sera votre attitude ? Ecarterez-vous ces commandes par les mesures de conséquence irréversible sur le plan économique et social — cette expression n'est pas de moi, elle est du Conseil économique et social — que vous allez adopter ?

Je vous pose la question. Dois-je vous dire que je ne me fais pas beaucoup d'illusion sur la réponse que j'obtiendrai ? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lucien Bernier.

M. Lucien Bernier. Monsieur le président, mesdames, messieurs, nous entendons, bien sûr, apporter notre adhésion la plus totale à toutes les mesures qui pourraient être adoptées pour assurer la protection de l'armement national. Il nous paraît bien légitime que l'Etat vienne en aide à notre marine marchande pour lui permettre de survivre à la concurrence étrangère.

Mais nous pensons que ce concours de l'Etat est une obligation nationale et, que comme telle, elle doit être équitablement répartie sur toute la nation au travers du budget de l'Etat.

Or, s'agissant de nos départements de la Guadeloupe et de la Martinique, nous somme amenés à conclure qu'ils supportent beaucoup plus que leur part dans cette obligation de la nation envers notre marine marchande. Vous savez que la quasi-intégralité de notre commerce d'importation se fait avec la France continentale et les pays de la zone franc au prix du fret national, ce qui entraîne un renchérissement certain du coût de la vie dans nos départements.

En ce qui concerne l'exportation de nos productions, nous sommes encore assujettis aux tarifs du fret français, ce qui alourdit les prix de vente. En outre, obligation nous est faite, en vertu du décret du 28 juin 1935 qui a été repris sous l'article 258 du code des douanes, de charger nos bananes sous pavillon national.

Or, cette préférence de pavillon juridiquement accordée à l'armement français se traduit dans les faits par un monopole d'exploitation attribué à la Compagnie générale transatlantique, laquelle, ne pouvant assurer le trafic avec le seul pavillon national, affrète des navires bananiers étrangers aux tarifs du fret mondial, qu'elle affecte ensuite sur la ligne des Antilles aux tarifs du fret français, lequel est, bien entendu, beaucoup plus élevé. Chaque année, la Compagnie générale transatlantique réalise ainsi sur les planteurs guadeloupéens et martiniquais un superbénéfice à caractère purement commercial et spéculatif qui est de l'ordre de 1.500 millions à 2 milliards d'anciens francs.

Bien sûr, ce superbénéfice vient réduire le bénéfice des autres lignes exploitées par la Compagnie générale transatlantique et notamment celles de l'Atlantique-Nord. Il aboutit, en définitive, à alléger les charges du budget de l'Etat.

S'agissant de la subvention attribuée par l'Etat à la Compagnie générale transatlantique, vous avez fait remarquer à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, que, traduite en francs constants, valeur 1959, cette subvention évaluée à 91 millions de nouveaux francs pour 1958 est tombée à 20 millions de nouveaux francs en 1959.

Cela rejoint bien les indications fournies à l'assemblée générale ordinaire du 24 juin 1960 de la Compagnie générale transatlantique, au cours de laquelle le conseil d'administration se félicitait de pouvoir présenter, malgré la crise de l'armement, un bénéfice de 225.397.421 anciens francs pour les résultats de l'exercice 1959, tout en mettant en valeur que ces résultats avaient permis de réduire très sensiblement le montant de la contribution financière de l'Etat, qui ne représentait plus que 4 p. 100 du chiffre d'affaires contre 20 p. 100 en 1938.

En somme, l'Etat se félicite d'avoir moins à payer et la Compagnie générale transatlantique se félicite de présenter des

bénéfices à ses actionnaires, par conséquent à l'Etat, pendant que le consommateur guadeloupéen ou martiniquais ploie sous la charge du coût de la vie dans ces départements et que la production bananière antillaise est menacée d'anéantissement.

Une telle situation peut-elle se poursuivre, monsieur le ministre ?

En ce qui concerne le transport de nos bananes, ce n'est pas la première fois que j'évoque le problème devant vous. Je vous ai posé des questions écrites dont l'une notamment pour vous demander si la préférence de pavillon en faveur de l'armement français, résultant pour le transport de nos bananes du décret du 28 juin 1935, s'appliquait aux navires étrangers affrétés par cet armement français et affectés par lui au transport de bananes entre la Guadeloupe, la Martinique et la France continentale.

Vous m'avez répondu que le contrat d'affrètement d'un navire étranger par un armement français ne pouvait pas avoir pour résultat de modifier le statut juridique de ce navire ; mais vous avez ajouté que l'évolution du trafic bananier entre les Antilles et la France vous a obligé, faute de navires suffisants, à donner à la Compagnie générale transatlantique les autorisations réglementaires pour procéder aux affrètements étrangers nécessaires.

Cela est parfaitement exact. Les navires bananiers français dont notre armement dispose ne suffisent pas pour assurer l'acheminement de tout le trafic bananier des Antilles vers la Métropole, mais je me permets de douter, et je m'en excuse, que les autorisations que vous avez consenties à la Compagnie générale transatlantique puissent être considérées comme valablement réglementaires. A cet égard, je pense qu'il y a simplement lieu de se reporter aux textes intervenus en la matière et notamment à l'article 258, paragraphe 3, du code des douanes.

Mais il est un fait qui ne peut vous échapper : en accordant ces autorisations d'affrètement étranger, vous permettez à la Compagnie générale transatlantique de réaliser des superprofits que je n'hésite pas, en la circonstance, à qualifier de scandaleux en la laissant imposer à nos planteurs-exportateurs, au tarif national, un fret qu'elle se procure au tarif du fret mondial.

C'est cela que je veux dénoncer une fois de plus à la tribune du Sénat en espérant que vous nous aiderez à y mettre bon ordre. Il eût été certes préférable, surtout à prix égal du taux des frets, comme c'est le cas en l'espèce, que ce soient nos navires et nos marins condamnés au chômage qui puissent trouver à s'employer.

Je sais bien que vous m'avez répondu que la Compagnie générale transatlantique avait depuis 1956 mis en service cinq nouveaux bananiers et que quatre autres ont été commandés. Mais, monsieur le ministre, c'est tout à fait exceptionnellement que nous voyons arriver aux Antilles les navires neufs dont vous parlez. Ils sont normalement affectés, au prix du fret mondial, au transport des bananes de Colombie vers l'Allemagne fédérale, alors que nous devons nous contenter de vieux bateaux français et de vieux rafiots étrangers.

Alors, monsieur le ministre, s'il faut protéger l'armement national, nous vous apporterons tout notre concours ; mais nous ne pourrons jamais accepter que — sous le couvert de la nécessité, que nous reconnaissons volontiers comme tout à fait légitime, de protéger le pavillon national — on perpétue à l'égard des départements français les erreurs et les abus d'un passé que nous voulons considérer comme totalement révolu. (*Applaudissements à gauche.*)

M. Vincent Delpuech. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Delpuech.

M. Vincent Delpuech. Monsieur le ministre, bien qu'on ait tout dit je me permets de vous poser trois questions qui ont trait à la prospérité de la marine marchande car, si vous voulez combattre la crise de la construction navale, il faut que la marine marchande soit prospère.

Voici les questions que je me permets de vous poser :

1° Que comptez-vous faire pour réduire la concurrence des pavillons de complaisance ?

2° Que comptez-vous faire pour soulager l'armement des charges diverses qui pèsent sur l'armement français plus que sur l'armement étranger, en pensant toujours que la marine marchande est une des forces industrielles françaises qui rapporte le plus de devises appréciées au pays ?

3° Pensez-vous unifier le régime des pensionnés de la marine, qui a été modifié par la loi du 22 septembre 1948, qui porte un préjudice certain à de nombreux marins ? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Brun.

M. Raymond Brun. Monsieur le ministre, étant donné l'heure tardive, je me contenterai de m'associer à ce qu'a dit notre collègue M. Abel-Durand au sujet des chantiers navals menacés, mais, comme j'ai toujours apprécié votre bon sens, je voudrais simplement vous retenir une minute pour vous poser une question.

Imaginez que vous soyez Premier ministre. Je ne vous le souhaite pas parce que par les temps qui courent, c'est très difficile.

Supposons que le Gouvernement que vous présideriez décide de créer dans la nation un certain nombre de régions qualifiées de critiques, dans lesquelles il faudrait absolument, compte tenu du sous-emploi et d'une poussée démographique particulièrement importante, développer les industries existantes et en implanter de nouvelles. Ce serait votre avis et celui de certains de vos collaborateurs. Que penseriez-vous alors, monsieur le Premier ministre — je vous appelle ainsi en la circonstance — si dans ce gouvernement un ministre ou peut-être un de ses collaborateurs décidait en même temps, dans ces zones critiques qu'on appelle désormais zones de conversion, pour faciliter l'exécution de la décision prise par vous-même, en accord naturellement avec tous les élus, de fermer pratiquement, par une mesure autoritaire, la plus grande industrie de l'une de ces régions ?

Je ne veux point, monsieur le ministre, que vous répondiez. Répondez aux autres puisque depuis longtemps nous avons entamé un dialogue qui, je pense, ne finira pas de sitôt.

Nous sommes cependant très inquiets car, en fin de compte, les mesures autoritaires, que vous ne voulez peut-être pas prendre lorsque vous parlez à des directeurs de chantiers en leur indiquant que d'ici à quatre mois la situation de leur industrie sera revue, ne sont peut-être qu'un langage administratif, monsieur le ministre. Mais sur le plan pratique, comment voulez-vous qu'une industrie puisse vivre dans ces conditions, sachant qu'elle figure sur une liste parmi celles qui doivent survivre, ou mourir, et ignorant évidemment quel sera son sort dans quatre mois.

Je m'excuse, monsieur le ministre, vous regardez votre montre ; je sais bien que cette question vous gêne, mais je ne puis penser sans angoisse aux 1.800 ouvriers des chantiers de la Gironde, dont l'avenir est incertain.

Je m'excuse de vous avoir ainsi retardé. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, mademoiselle, messieurs, dans son important et documenté rapport, M. Lachèvre a commencé par ce qui allait à peu près bien pour traiter plus à loisir — et c'est tout à fait naturel — ce qui allait moins bien. Je suivrai à peu de chose près le même ordre que lui.

Je le remercie d'avoir souligné qu'en matière d'écoles nous suivons le programme qui avait été arrêté par mes prédécesseurs et que, progressivement, notre équipement en matière scolaire maritime se complète.

J'ai noté toutefois une réserve à ce compliment en ce qui concerne l'école d'apprentissage de Boulogne dont il m'avait déjà parlé. J'ai pris connaissance d'un rapport sur certaines malfaçons qui ont été constatées et, notamment, sur le fait que la toiture a été enlevée par la tempête et que la responsabilité de l'entreprise a joué et aussi sur le revêtement des sols de classe et des dortoirs ainsi que sur les problèmes de peinture et de tours d'observation.

Tout cela je l'ai suivi et, comme l'avait demandé M. le rapporteur, cette école, qui était si belle lorsque je l'ai inaugurée, retrouvera sa fraîcheur après les travaux complémentaires que nous exécuterons.

M. Yvon a soulevé, sur cette question des écoles, deux problèmes distincts, l'un du dépaysement des élèves de la région bretonne qui ont dû être envoyés à Grand-Fort-Philippe et à Sète, faute de places.

Cela résulte de ce que l'école d'Audierne n'a pu jusqu'à la fin de 1960 accueillir que 72 élèves au lieu de 132. Il fallait attendre l'achèvement des travaux en cours pour qu'il soit possible d'accueillir les Bretons de la région. De même, l'école de l'Aber-Vrach doit se limiter à 68 élèves au lieu de 132 tant qu'elle n'aura pas réalisé les travaux.

Je comprends par conséquent son désir de voir achever ce qui est commencé et de compléter l'équipement scolaire de la région bretonne.

Il a fait allusion à l'école que j'ai vue à Lorient, qui a été édifiée par des initiatives privées courageuses, en vue de donner aux jeunes marins un brevet de pêche de la marine marchande.

S'agissant du financement des frais de fonctionnement de cette école, je m'efforce de convaincre M. le Premier ministre de ne pas nous oublier dans la répartition des crédits qu'il doit effectuer entre les différents ministères intéressés pour les établissements favorisant la promotion sociale.

Si, pour l'enseignement maritime (sous réserve des deux questions que je viens d'évoquer) il n'y a pas de grosses difficultés, malgré un rythme que nous trouvons toujours trop lent, nous poursuivons notre effort.

J'aurais souhaité que M. le secrétaire d'Etat aux finances assiste à notre délibération sur le financement de l'E. N. I. M. mais nous comprenons et nous excusons les motifs de son absence. La suppression par le Sénat du tarif du droit de timbre majoré à 50 p. 100 provoque un problème très grave. La subvention à l'heure présente de l'E. N. I. M. est de 205 millions de nouveaux francs. Cette subvention de l'Etat augmente chaque année. S'il n'est pas possible d'augmenter en même temps les ressources, je crains de ne pas pouvoir compter sur une augmentation de la subvention. Oui, j'en suis sûr...

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Volontiers !

M. le président. La parole est à M. Lachèvre, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Je devais intervenir sur l'article 4, comme je l'avais demandé tout à l'heure. Je voudrais que ce soit le rapporteur général, que j'ai l'honneur de suppléer ce soir, qui soit entendu par ma voix. Ce n'est pas le procès du Sénat que vous faites en ce moment, c'est le procès de l'ordonnance du 31 décembre 1958, qui a supprimé toute affectation à l'E. N. I. N. sur le droit de timbre des connaissements. Que ceci soit bien entendu. Nous avons mis à la disposition des invalides, en votant le budget, les crédits dont l'E. N. I. N. a besoin. Nous n'avons pas supprimé l'affectation. C'est l'ordonnance de 1958, sur laquelle nous ne pouvons pas revenir.

M. le ministre. Je l'entends bien. Il est normal que vous me fassiez remarquer que les problème des répartitions qui se posent entre mon collègue des finances et moi-même ne concernent pas le Sénat. J'avais tout de même le devoir d'indiquer qu'ils existent, car ce sont les invalides de la marine qui risquent d'en souffrir. Dans ces conditions, quel que soit l'intérêt que j'attache à la demande de M. Yvon, je ne puis lui apporter aucune réponse, étant donné l'état actuel de cette discussion avec mon collègue des finances, qui se voit privé de ressources au moment où il doit tenir certains engagements quant aux subventions qu'il doit fournir à l'E. N. I. N. Le chiffrage de la demande de M. le sénateur Yvon, qui me l'avait déjà présentée l'année dernière, fait ressortir une dépense d'environ 3 millions 370.000 nouveaux francs, un peu plus de 300 millions d'anciens francs, en ce qui concerne les veuves. Je suis pour l'instant à la recherche du quadruple de cette somme dans la discussion avec le ministre des finances.

Pour le moment présent, je n'ai pas l'ombre d'une ressource qui permette de donner satisfaction à M. Yvon sur ce point, quel que soit l'intérêt de sa suggestion.

Une question a été posée sur le même sujet. Elle est d'un grand intérêt. On m'a demandé pourquoi les dépenses de sécurité sociale variaient avec les différents quartiers de l'inscription maritime et les régions côtières. Nous avons tous constaté que dans les grande villes l'usage de la sécurité sociale est plus répandu que dans les moyennes villes et, dans ces dernières, plus développé que dans les campagnes. Il en est de même dans les petits ports bretons, où il est fait beaucoup moins usage de ces facilités que dans tel grand port de la Méditerranée ; c'est ce qui explique la différence qu'indiquait le rapporteur.

Ce n'est pas une question de contrôle de la part de l'E. N. I. M. mais une accoutumance du marin à utiliser au maximum des ressources que l'E. N. I. M. offre normalement à tout le monde.

Je voudrais, avant de quitter les problèmes de personnel, répondre à la très émouvante intervention de M. Marie-Anne, encore qu'il ne s'agisse pas directement des marins, mais beaucoup plus du personnel des agences de la Compagnie Générale Transatlantique aux Antilles. En réalité ce qu'il a regretté, ce sont les indemnités de séjour qui aboutissent indirectement à des discriminations au détriment d'agents antillais qui, étant recrutés sur place, n'ont pas les mêmes indemnités de séjour. C'est la première fois, officiellement que j'ai été saisi de plaintes directes à ce sujet. Je vais donc étudier ce problème. Ce que je peux dire, c'est que, dans le statut du personnel qui est soumis à mon appréciation, et spécialement pour les agents hors statut ou non soumis au statut, il est probable que le jeu d'indemnités de séjour entraîne à des différences que M. Marie-Anne a soulignées et que je vais examiner.

M. Georges Marie-Anne. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre. De même, M. Delpuech m'a posé des questions au sujet de l'application de la loi de 1948 en ce qui concerne les marins pensionnés avant la loi et les marins pensionnés après la loi. Je demanderais à M. Delpuech de bien vouloir apporter un certain nombre de précisions afin de me permettre de lui donner une réponse chiffrée et sérieuse.

M. Vincent Delpuech. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre. La troisième question que les deux rapporteurs ont suivie, c'est celle de la pêche. J'ai eu l'occasion d'aborder ces problèmes dans le détail à la réunion du comité central des pêches maritimes, et plus récemment encore, à l'occasion de l'ouverture des travaux de la commission du quatrième plan.

Une première question soulevée est celle des zones réservées à la pêche par les Etats étrangers à la suite de l'échec de la conférence de Genève sur le droit à la mer. Les négociations sont actuellement en cours en liaison avec le ministère des affaires étrangères. Ce que nous recherchons, c'est une conférence internationale qui tenterait de trouver une solution au moins pour la mer du Nord où il y a un certain nombre de nations habituées à l'ancienne conception. Ensuite nous pourrons peut-être porter la question dans des zones plus lointaines : le Groënland et le Canada où nous avons des intérêts légitimes à défendre.

En ce qui concerne la production, deux questions m'ont été posées. L'une l'a été au sujet du dépeuplement des fonds. Les sénateurs savent que la France participe, sur le plan international, à toutes les recherches faites pour la conservation des fonds de pêche. S'agissant de la découverte de nouveaux fonds, l'institut scientifique et technique des pêches va pouvoir utiliser à cet effet son nouveau navire océanographique *Le Thalassa.* Mais il faut non seulement découvrir de nouveaux fonds, il faut aussi conserver les fonds existants et leur permettre de se repeupler. C'est le problème du cantonnement.

Des études très poussées ont été faites à ce sujet en liaison avec l'institut technique et scientifique des pêches. Je crois que nous pourrons formuler des propositions sur le plan international. Je ne vous cache pas qu'il faudra faire ensuite un large effort d'éducation auprès des pêcheurs et de formation des marins, qui voient dans le cantonnement une entrave à leur activité. Il faut faire des efforts pour faire comprendre que leurs intérêts exigent certaines mesures de conservation des espèces. Enfin, il y a la question de la commercialisation du poisson, mais le temps me manque pour la traiter ce soir. Je remercie ceux qui ont compris que la création d'un plan de réadaptation de la pêche accepté par le secrétaire d'Etat aux finances était un progrès considérable. Quelle que soit la modicité des crédits approuvés par le ministère des finances, nous pourrons commencer des études et réaliser des actions pilotes qui doivent permettre de favoriser la pêche elle-même et la commercialisation du poisson sans laquelle on ne peut réaliser les améliorations que nous souhaitons.

J'aborde maintenant les deux grandes questions soulevées et qui sont les points noirs du budget de la marine marchande. Sur bien des chapitres, il y a des divergences mais des solutions existent. Ces deux importants problèmes soulevés sont celui de la construction navale et celui de l'aide à l'armement. M. Abel-Durand a soulevé, avec son inlassable ténacité, ce premier problème que nous avons déjà évoqué, lui et moi, trois fois en quinze mois à cette tribune. Je le remercie d'avoir redonné son importance à ce problème et je remercie aussi M. Brun de l'avoir appuyé.

Je ne voudrais pas reprendre au fond les explications que nous avons opposées l'une à l'autre, mais lui dire simplement que je déplore le pessimisme qu'il craint tant car le pessimisme porte malheur. J'avais dit à cette tribune que si je jouais les Cassandre ce n'était pas pour le plaisir mais pour que d'autres prennent les mesures qui limiteraient les dégâts.

M. Abel-Durand a indiqué que nous avions deux choix possibles : ou bien, a-t-il dit, viser au plus bas ou prendre des mesures palliatives en attendant de revenir au plus haut. Le Gouvernement, d'après M. Abel-Durand, aurait choisi de s'installer sur la position la plus faible.

Je lui répondrai que le Gouvernement ne s'est pas installé dans la position la plus basse. Vous avez pu voir au salon nautique, cette année, un tableau de publicité de la chambre syndicale des constructeurs qui se vantait, comme d'un grand succès, de faire un pourcentage très élevé de constructions pour l'exportation, et cela n'a pu être réalisé que grâce à une aide de

l'Etat en faveur de la construction navale. Il est difficile de dire que l'Etat a choisi une position basse. Que serait alors une position haute ? Sur ce point, on ne peut pas reprocher au Gouvernement d'avoir pris la position basse.

La question soulevée par M. Lachèvre est différente. C'est celle à laquelle nous allons venir : pourquoi la part française est-elle si basse ? Il y a au moins deux raisons pour lesquelles la position adoptée par le Gouvernement ne me paraît pas si basse.

M. Abel-Durand. Je vous remercie de la déclaration que vous venez de faire, monsieur le ministre. Je me réjouis de ce que, lorsque des commandes étrangères nous seront proposées, vous les accepterez avec une grande joie.

M. le ministre. Dans la mesure où l'Etat prend en charge une partie du prix fixé, je les accepte avec des joies différentes. Si l'étranger pouvait me passer des commandes à un prix tel que je n'eusse pas besoin de demander des crédits supplémentaires, je les accepterais alors avec une très grande reconnaissance, d'autant plus que je ne serais pas obligé de me tourner vers mon collègue des finances en lui demandant des crédits supplémentaires.

M. Abel-Durand. Vous vous refusez à voir les contreparties. C'est précisément le grief que je vous adresse. Vous reculez devant la question que je vous pose. Je souhaiterais qu'un jour on fasse le décompte du coût de la construction nouvelle et des avantages directs et indirects qui en résultent pour l'Etat.

M. le ministre. Lorsque je fus ministre des affaires économiques, en 1952, j'eus le grand honneur de faire accepter l'aide à l'exportation prouvant ainsi qu'il fallait payer au besoin pour obtenir des avantages.

M. Abel-Durand. Nous sommes d'accord, monsieur le ministre.

M. le ministre. Mais il y a des limites à cela. Je ne veux pas insister. Chacun sait qu'à travers les conventions internationales la limite est très proche où l'on ne peut pas prétendre développer davantage le pourcentage d'exportations de cette industrie.

Si je faisais une comparaison avec l'industrie automobile, je verrais que telle usine qui s'est efforcée très heureusement de développer ses exportations, avait trouvé une limite à celle-ci lorsque les pays consommateurs ont préféré ne plus demander à l'importation de leur fournir le moyen de transport qu'ils avaient commandé tout d'abord à cette usine.

Je ne voudrais pas me trouver dans la même situation. En tout cas, en ce qui concerne les positions prises par le Gouvernement, on ne peut pas dire qu'une industrie aussi largement exportatrice dans le moment présent se soit installée sur le niveau le plus bas.

M. Abel-Durand. C'est ce que je redoute le plus, monsieur le ministre, sans l'avoir dit. Le fond du débat tient peut-être à des conventions internationales. D'ailleurs, on ne nous indique pas exactement quelle en est la portée. Il y a une arrière-pensée !

M. le président. Je vous prie, monsieur le ministre, de vouloir bien poursuivre votre exposé.

M. le ministre. La seconde observation que je veux présenter est la suivante : à l'heure actuelle, nous limitons financièrement l'aide à la construction navale à environ 400.000 tonneaux de jauge brute, chiffre que vous jugez insuffisant. Vous considérez alors que nous sommes installés sur le niveau le plus bas. Or les huit chantiers qui subsistent sont capables à tout moment de produire 750.000 tonneaux de jauge brute sans faire aucun effort supplémentaire. En réalité, nous nous installons sur une hypothèse courte de 400.000 tonneaux qui est assez onéreuse parce que nous sommes en période de récession. Nous ne croyons pas que le jour où, comme vous le souhaitez et comme je le souhaite, la reprise s'accentuera, nous serons bloqués à ces 400.000 tonneaux, car, compte tenu même de la mesure autoritaire que vous critiquez, il y aura toujours possibilité à tout moment de produire 700.000 tonneaux de jauge brute sans pour autant faire appel à d'autres chantiers.

Enfin, je répondrai d'un mot à M. Brun. Nous avions annoncé, à cette tribune même, que six chantiers seraient largement suffisants. Nous en avons cependant maintenu deux autres sur lesquels aucune décision n'a été prise, justement parce que ces chantiers sont situés dans des zones critiques.

J'ajoute enfin — ce n'est un secret pour personne — qu'en discutant avec le Conseil économique comme je l'avais fait ici, j'ai décidé d'accord avec le Premier ministre et les membres du Gouvernement, qu'il fallait favoriser certaines concentrations d'entreprises et certains accords qui devraient permettre de maintenir des activités dans ces régions.

C'est donc bien en raison de ce qui dit M. Brun que nous avons huit chantiers et la possibilité à tout moment de fabriquer 750.000 tonneaux de jauge brute alors que nous n'avons que 400.000 tonneaux dont, pour cette année, 50.000 tonneaux seulement de provenance française.

C'est sur ce point que la situation me paraît le plus grave. La construction navale est largement exportatrice parce qu'elle cherche à vivre à tout prix, parce que l'armement français est en crise et qu'on ne lui passe pas de commandes suffisantes.

J'ajouterai peu de choses à ce qu'a dit M. Lachèvre. Je suis très intéressé par la formule qu'il propose en ce qui concerne la démolition des navires anciens, à laquelle d'ailleurs M. Abel-Durand s'est associé. Mais pour que cette mesure ait pleine valeur, il faudrait que l'Angleterre et l'Amérique, qui ont elles aussi des quantités importantes de navires de ce genre, acceptent de prendre une mesure semblable. Sinon, nous priverons les marchés que vous avez cités, de quelques unités alors qu'on leur offre, à moindre prix, des quantités supérieures. Cela vaut-il la peine d'agir sur 5 p. 100 ? Il serait infiniment plus efficace de pouvoir agir sur 60 ou 80 p. 100 de l'offre en matière de *Liberty ship*. Mais jusqu'à présent, nos efforts auprès des autres nations n'ont donné aucun résultat.

Je note aussi tout l'intérêt qu'il y aurait à donner du travail aux chantiers de démolition qui en manquent et, à plus forte raison, aux chantiers qui connaissent en ce moment une crise grave. Malgré l'importance du nombre de bateaux qui pourraient leur être livrés, suivant la formule à laquelle songe M. Lachèvre dans la proposition de loi qu'il a déposée, il ne faut pas que cela représente un fort pourcentage bien que tout soit bon à prendre en période de crise.

Un certain nombre de questions m'ont été posées par MM. Yvon et Abel-Durand ainsi que par M. Lachèvre qui reproche la discrétion dont s'entoure le Gouvernement dans l'étude du problème relatif à la crise de l'armement.

Nous sommes en train d'établir un bilan à ce sujet. Plusieurs études sont entreprises. Vous les avez d'ailleurs examinées et vous avez indiqué comment la règle des quatre mois et les charges salariales étaient distinctes de ce qui se passait ailleurs. Vous avez suggéré que, sur ce point, le Gouvernement puisse agir. C'est une direction pour laquelle nous pouvons rechercher une solution au problème qui nous préoccupe.

M. Abel-Durand a mis l'accent sur le problème des crédits.

Ils sont fort importants. Mais je note dans ce domaine une amélioration certaine par rapport à la situation que j'ai trouvée en arrivant, il y a deux ans et demi, au ministère des travaux publics. Le ministère des finances se montre infiniment plus compréhensif en matière de crédits qu'au cours des dernières années. C'est un progrès qu'il faut souligner.

Il ne s'agit pas tellement de savoir si c'est une aide différentielle spécialisée ou une aide générale. En réalité — je l'ai indiqué à l'Assemblée nationale et je le répète au Sénat — il y a deux façons de comprendre une aide discriminée. L'une est faite entre deux navires appartenant à des armements différents et accomplissant pratiquement le même travail sur le même parcours. Dans ce cas, une discrimination est-elle justifiée selon les résultats qu'obtiennent les entreprises ? Par contre, il y a une autre discrimination sur laquelle nous sommes d'accord, monsieur le rapporteur.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le ministre, mais nous n'en discuterons pas maintenant.

M. le ministre. Vous ne pensez pas que l'on ne puisse pas faire cette discrimination. Je ne suis pas très favorable à une discrimination entre deux navires appartenant à des compagnies différentes et faisant le même trafic. Ce serait une prime accordée à la moins bonne gestion. Au contraire, certaines discriminations présentent un grand intérêt. Ce sont celles qui tiennent à des méthodes d'exploitation différentes selon qu'il s'agit de minéraliers, de pétroliers, de bananiers, malgré le trouble que l'on constate à la conférence Méditerranée en ce qui concerne la liaison privilégiée du Sud ou du Nord de la France vers l'Algérie.

M. Laurent Schiaffino. Est-ce à la subvention consentie à certains armements par le ministère de la défense nationale que vous faites allusion, monsieur le ministre ?

M. le ministre. Monsieur Schiaffino, je pourrais être satisfait de vous avoir fourni l'occasion de me poser cette question. Il ne me semble pas légitime d'intervenir, par voie de subventions, dans cette affaire. Vous faites allusion au fait que le ministère des armées réserve ses commandes à un petit nombre d'arme-

ments et que cela ne permet pas une compétition plus large. J'étudie cette question depuis un certain temps déjà, mais elle ne relève pas essentiellement de la marine marchande. Entre le trumping international, qui mérite une considération toute particulière, et les différentes situations, celle des pétroliers dont nous connaissons les besoins, et d'autres moins graves, il est normal que l'on recherche des orientations différentes. On m'a demandé tout à l'heure si le Parlement pourrait être associé à ces recherches. Tant que le Gouvernement n'aura pas arrêté sa position, je ne pense pas pouvoir donner de détails au Sénat. Mais les commissions ont un rôle à jouer et spécialement les rapporteurs qui peuvent officiellement leur permettre d'être associés aux recherches que nous faisons.

Je dirai un dernier mot en ce qui concerne le trafic bananier que M. Bernier a soulevé. Je comprends l'inconvénient que peut avoir un monopole de pavillon, et aussi l'inquiétude que l'on peut éprouver de ne pas voir suffisamment jouer la concurrence. S'il est vrai que les navires neufs servent parfois au trafic Colombie plus qu'au trafic Antilles, la vérification à laquelle j'ai procédé fait ressortir que, si l'on tient compte des différences de conditionnement, problème que les Antilles devraient étudier en se pliant aux règles internationales, les différences de prix ne sont pas tellement considérables, pas plus d'ailleurs que les prix Antille-Allemagne, alors que sur ce parcours toute concurrence est possible.

Je vais faire la vérification qui s'impose puisque M. Bernier a attiré l'attention sur ce point. Il y a des améliorations à faire que nous rechercherons auprès de la Compagnie générale transatlantique. Mais la différence de prix n'est pas aussi forte qu'on le pense.

Oui, notre budget est bien maigre, mais sa caractéristique principale est de faire face à la situation du marché du fret dans le monde. Ainsi pouvons-nous espérer remédier à la crise dont vous avez tous souligné les graves aspects pour notre armement, notre construction navale et notre marine. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je donne lecture des dispositions concernant la marine marchande figurant au titre III de l'état G :

Titre III. — *Marine marchande.*

ETAT G

(Dépenses ordinaires. — Mesures nouvelles.)

« Titre III, + 2.030.888 nouveaux francs. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Joseph Yvon. *rapporteur pour avis.* En examinant le titre III, j'ai constaté qu'à la sixième partie — chapitre 36-01 — il était inscrit au budget une subvention à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes. Je voudrais sur ce point vous poser une question, monsieur le ministre.

Je vous rappelle que cet organisme était, avant guerre, propriétaire à Lorient d'un immeuble à usage de laboratoire. Cet immeuble a été sinistré totalement au cours des bombardements qui ont détruit la ville de Lorient en janvier et février 1943. Les Lorientais et la municipalité de la ville pensaient que cet organisme, qui est titulaire d'une créance de dommages de guerre, allait reconstituer ce laboratoire à l'intérieur même du port de Lorient.

Or, récemment, le maire de Lorient a appris que cet institut, qui dépend tout de même de votre ministère, avait renoncé purement et simplement à sa créance. L'objet de mon intervention est donc le suivant : vous est-il possible d'intervenir auprès de l'institut des pêches maritimes pour l'inviter à reconstituer un bien qui ne manquerait certainement pas de servir la cause de la marine marchande puisque le nombre de laboratoires que détient l'institut scientifique et technique des pêches maritimes n'est pas tellement important que l'on se prive d'un laboratoire comme celui-là. Je vous pose la question.

Je ne sais pas exactement quelle est la situation de l'institut scientifique des pêches maritimes vis-à-vis de la marine marchande, ni quelle était la nature de ce laboratoire sur le plan strictement juridique. Cet institut en était-il propriétaire ? Je vous pose la question, en souhaitant que ce laboratoire puisse être reconstruit dans les meilleurs délais.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. L'institut scientifique et technique des pêches maritimes ne paraît pas avoir l'intention de reconstruire son laboratoire à Lorient. Il a en fait réparti ses locaux d'une manière différente.

La direction de l'institut des pêches m'a paru avoir une autre conception que celle que retient M. Yvon. Je veux bien discuter à nouveau la question, puisqu'elle vous préoccupe.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Joseph Yvon.

M. Joseph Yvon, *rapporteur pour avis.* Ce n'est pas la seule question qui nous préoccupe. Il m'a été dit que l'institut scientifique des pêches maritimes avait renoncé à son droit de créance. Je dois vous indiquer, rappelant certaines dispositions législatives, qu'à partir du 1er décembre tous les projets qui ne seront pas déposés seront déclarés forclos par le ministre de la construction. Je crois qu'il serait temps que l'institut scientifique des pêches fasse quelque chose.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre III ?...

Je le mets aux voix.

(*Le titre III est adopté.*)

M. le président. « Titre IV, + 8.252.335 nouveaux francs ».

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* J'ai dit tout à l'heure tout ce que j'avais à dire sur ce point.

M. le président. La parole est à M. Coppenrath.

M. Gérald Coppenrath. Monsieur le ministre, au mois d'août dernier, faisant droit à des démarches dont vous vous êtes fait l'interprète, le conseil des ministres a décidé la mise en chantier d'un navire destiné à la ligne du Pacifique, ligne exploitée par les Messageries maritimes. Il est absolument superflu de revenir ce soir sur l'absolue nécessité de ce navire. Je souhaite simplement obtenir de vous quelques précisions qui ne sont pas apportées par le projet de budget qui nous est soumis, mais qui sont du plus haut intérêt pour les populations du Pacifique desservies par cette ligne.

Je désire savoir notamment si ce navire sera sensiblement du type des navires calédoniens et tahitiens qui desservent la même ligne, quel sera son prix et également quels seront les délais pour sa construction. Certes, cette construction incombe bien aux Messageries maritimes qui exploiteront ce navire, mais cette compagnie est étroitement liée à l'Etat par le fait des subventions qu'elle touche pour l'exploitation et également par l'aide qu'elle recevra pour l'armement. J'espère qu'il vous sera possible de me fournir ces renseignements et vous en remercie par avance.

M. le président. La parole est à M. Lemarié.

M. Bernard Lemarié. Mon propos sera bref. Il a simplement pour but de vous rendre attentifs à un malaise que vous connaissez, certes, mais dont vous ne devez pas sous-estimer l'importance que les pêcheurs y attachent. Je veux parler de la pêche sous-marine intensive, je dirais même industrielle.

Bien entendu, je tiens à le dire de suite, je n'entends nullement viser la pratique d'un sport qui fait à juste titre la joie de nos estivants. J'ai même, en intervenant, le sentiment de défendre ce sport contre des activités qui dépassent largement le stade d'un sport de distraction et relèvent uniquement du métier de la pêche. Les vrais sportifs, les vrais amateurs de nage et de pêche sous-marine ne peuvent s'y tromper.

Vous n'ignorez pas que de nombreuses équipes pratiquent, dans un but lucratif, une pêche intensive qui, échappant à tous les contrôles, risque de détruire certains fonds, ce qui inquiète à juste titre les pêcheurs professionnels soucieux de l'avenir. La zone des laminaires, qui était pratiquement inaccessible, et renfermant des crustacés et des mollusques, se trouve maintenant ravagée sans discernement.

A la cadence actuelle, les oursins et les ormeaux, par exemple, sont appelés à disparaître, au grand désespoir des estivants qui se font toujours une joie de pratiquer la pêche « au bord de l'eau » lors des grandes marées, et au détriment de nombreuses familles de pêcheurs pour lesquelles cette collecte constitue, spécialement l'hiver, l'unique ressource.

Tout dernièrement, quelques pêcheurs, pour protester contre ces abus, ont déposé leur rôle. Votre ministère se doit sans attendre d'intervenir en la matière.

L'arrêté du ministre de la marine marchande en date du 4 juin 1951 qui, à ma connaissance, est le seul réglementant ce genre

de pêche, se révèle inefficace et les mesures qu'il édicte sont peu contrôlables. J'aimerais recueillir de vous, monsieur le ministre, l'assurance que vous ne tarderez pas à prendre un nouvel arrêté et des mesures qui, pour variées qu'elles puissent être, ne devront jamais constituer une tracasserie ni une entrave à la pratique d'un sport qui a le droit d'être encouragé, mais bien seulement une protection des pêcheurs professionnels et de leur rude métier qui fait vivre tant de familles en France.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. La question de M. Coppenrath vise le troisième paquebot des Messageries maritimes. Oui, le navire sera sensiblement du type des deux précédents, mais les études poursuivies doivent nous conduire à faire quelque chose de plus moderne et de mieux adapté aux obligations de la ligne.

Quant au prix, il résultera de l'appel à la concurrence qui sera passé dans des délais relativement courts, c'est-à-dire dès que les ingénieurs auront donné leur avis sur les modifications qu'ils veulent apporter au type calédonien ou tahitien.

En ce qui concerne la question posée par M. Lemarié, je lui confirme que j'ai beaucoup de respect pour la pêche sous-marine sportive, mais fort peu pour la pêche sous-marine de « spéculation » ; celle-ci devrait se soumettre aux mêmes règles que la pêche non sous-marine !

Parmi les mesures que nous étudions, en liaison avec le tourisme et différents ministères, il en est une qui me paraît d'évidence : c'est la règle que nous connaissons bien en Afrique, à savoir que lorsqu'on tue un éléphant, on ne vend pas la viande. Lorsqu'on pratique la pêche sous-marine, on peut, le soir, cuire son poisson en famille, mais il doit être interdit de le vendre sur les marchés locaux.

Quelques autres mesures sont nécessaires. Il est toujours difficile de réglementer sans risquer d'être quelque peu tracassier, mais il me paraît nécessaire que quelques réglementations complémentaires soient édictées.

J'ai omis de répondre tout à l'heure à la question de M. Vincent Delpuech sur les études relatives aux charges sociales comparées. Un certain nombre de documents ont déjà été publiés à ce sujet. Nous poursuivons l'étude de façon très précise avec le Comité central des armateurs et les syndicats pour mesurer très clairement les différences de charges sociales entre l'armement français et les armements étrangers. C'est d'ailleurs un des objets essentiels des mesures que nous pourrons être appelés à prendre dans le cadre de l'aide à l'armement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre IV ?...

Je le mets aux voix.

(*Le titre IV est adopté.*)

M. le président. Je donne maintenant lecture de la partie de l'état H concernant la marine marchande :

ETAT H

(*Dépenses en capital. — Mesures nouvelles.*)

« Titre V :

« Autorisations de programme, 7.850.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Crédits de paiement, 4.500.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Titre VI :

« Autorisations de programme, 259.400.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

« Crédit de paiement, 135.818.000 nouveaux francs. » — (*Adopté.*)

Il nous reste à examiner l'article 49.

J'en donne lecture :

« Art. 49. — Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1961 les dispositions du décret n° 55-3 du 3 janvier 1955 relatif à l'institution d'une aide de l'Etat en faveur de l'armement au cabotage. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Roger Lachèvre, *rapporteur spécial.* L'article 49 marque la fin de ce débat.

Je voudrais que vous me permettiez, mes chers collègues, de remercier le ministre qui est monté trois fois à la tribune depuis ce matin, une première fois pour le budget des travaux publics, une seconde fois pour le budget de l'aviation civile, une troisième fois pour le budget de la marine marchande. Le débat a été intéressant. Mais l'heure tardive à laquelle s'achève la discussion ne nous a cependant pas permis de traiter les problèmes à fond.

Avant de donner l'avis de la commission des finances sur l'article 49, je voudrais dire à M. le ministre un au revoir, car nous aurons bientôt un autre rendez-vous. A cette occasion, nous pourrons examiner les questions qui ont été volontairement — ce n'est pas un reproche — sommairement traitées dans ses réponses

En ce qui concerne l'article 49, nous présentons, si j'ose dire, un amendement d'ordre moral, car la loi de finances limite à l'année 1961 le bénéfice de la reconduction de l'aide au cabotage ; nous estimons, pour des quantités de raisons que nous rappellerons le moment venu, que cette aide doit être poursuivie. Vous en êtes persuadé vous-même, monsieur le ministre ; nous vous apporterons donc notre concours. Je crois que, dans ces conditions, nous pouvons voter l'article 49 et clore cette discussion. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 49.

(*L'article 49 est adopté.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen des dispositions concernant le ministère des travaux publics et des transports.

— 8 —

DEPOT D'UN RAPPORT SUR L'ECONOMIE AGRICOLE

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de l'agriculture la lettre suivante :

« Paris, le 23 novembre 1960.

« Monsieur le président,

« Conformément aux dispositions du décret n° 56-1019 du 6 octobre 1956, j'ai l'honneur de vous faire parvenir, au nom du Gouvernement et pour être déposé sur le bureau du Sénat, le texte du rapport sur la situation de l'économie agricole au 31 décembre 1959.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma plus haute considération.

Signé : HENRI ROCHEREAU. »

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

— 9 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi de programme relatif à certains équipements militaires, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 56, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre d'Etat un projet de loi organique modifiant l'ordonnance n° 58-1065 du 7 novembre 1958 portant loi organique, relative à la composition et à la durée des pouvoirs de l'Assemblée nationale et abrogeant l'ordonnance n° 59-225 du 4 février 1959 portant loi organique relative au nombre des députés à l'Assemblée nationale pour les territoires d'outre mer.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 57, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre d'Etat un projet de loi organique modifiant, en ce qui concerne les territoires d'outre-mer, l'ordonnance n° 59-259 du 4 février 1959 complétant et modifiant l'ordonnance n° 58-1097 du 15 novembre 1958 portant loi organique relative à la composition du Sénat et à la durée du mandat des sénateurs.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 58, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Paul-Jacques Kalb une proposition de loi sur la responsabilité du transporteur en cas de transport terrestre.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 55, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une commission spéciale. (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Geoffroy un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, étendant l'ordonnance n° 59-24 du 3 janvier 1959 instituant en matière de loyers diverses mesures de protection en faveur des fonctionnaires affectés ou détachés hors du territoire européen de la France en application de la loi n° 57-871 du 1er août 1957 et de certains militaires (nos 111 [1958-1959], 11 [1959-1960] et 49 [1960-1961]).

Le rapport sera imprimé sous le n° 54 et distribué.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 24 novembre, à dix heures :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1961, adopté par l'Assemblée nationale. [Nos 38 et 39 (1960-1961). — M. Marcel Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Deuxième partie : moyens des services et dispositions spéciales :

— Agriculture :

MM. Paul Driant et Geoffroy de Montalembert, rapporteurs spéciaux de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

MM. René Blondelle et Marc Pauzet, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.

— Prestations sociales agricoles :

M. Max Monichon, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation ;

M. André Dulin, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.

Article 52.

— Fonds de régularisation et d'orientation des marchés agricoles :

M. Paul Driant, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le jeudi 24 novembre, à une heure trente minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Errata

au compte rendu intégral des débats de la séance du 17 novembre 1960.

LOI DE FINANCES POUR 1961

Article 7, amendement n° 18, tableau B de l'article 265 du code des douanes :

Page 1603, 1re colonne, au n° 27-10 du tarif douanier :

a) En face de la rubrique « — — — D'aviation », dans la colonne « Indices des sous-positions » :

Au lieu de : « a et C »,
Lire : « a et c » ;

b) En face de la rubrique « — — — Supercarburant », dans la colonne « Indices des sous-positions » :

Au lieu de : « Ex b et D »,
Lire : « Ex b et d ».

Même page, 2e colonne :

A la 19e ligne du n° 27-10 (*suite*) du tarif douanier, en face de la rubrique « — — — Autres » (de la catégorie fuel-oil léger), dans la colonne « Indices des sous-positions » :

Au lieu de : « Ex e et F »,
Lire : « Ex e et f ».

A la dernière ligne du n° 27-10, dans la colonne « Désignation des produits » :

Au lieu de : « — — — Autres »,
Lire : « — — Autres ».

Au n° Ex 27-11 du tarif douanier, dans la colonne « Désignation des produits » :

Au lieu de : « — 1. Gaz liquéfiables : »,
Lire : « — A. Gaz liquéfiables : ».

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 18 novembre 1960.

Page 1673, 2e colonne, 3e ligne à partir de la fin :

Au lieu de « δίπλωμα »,
Lire : « δίπλωμα ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 23 NOVEMBRE 1960

Application des articles 67 et 68 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 67. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement;*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.*

« Art. 68. — *Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au* Journal officiel; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

1348. — 23 novembre 1960. — **M. Guy Petit** expose à **M. le ministre du travail** les faits suivants : un ancien militaire, aujourd'hui âgé de 74 ans, avait pris sa retraite après 16 ans de services dans l'armée; il a par la suite été embauché par une entreprise privée des Basses-Pyrénées dans laquelle il a conservé son emploi pendant 24 ans, cessant son travail à l'âge de 65 ans, où lui fut accordée la retraite des vieux travailleurs. Pour des raisons échappant d'ailleurs à l'intéressé, le taux de cette retraite n'a été calculé que sur 15 annuités, avec toutefois l'avantage de bénéficier de l'assurance maladie de la sécurité sociale; malgré les dispositions du décret n° 52-1055 du 12 septembre 1952 fixant les conditions de remboursement des titulaires de deux pensions, la sécurité militaire, créée en 1951, a refusé ce remboursement à l'intéressé au motif que la penson militaire couvre seize annuités, soit un nombre supérieur aux 15 annuités de la pension de vieux travailleurs; qu'elle lui prescrit en outre de procéder à son inscription à la caisse de sécurité militaire de Toulouse, ce qui comporte le double et sérieux inconvénient d'une distance de 350 kilomètres et oblige l'intéressé à continuer le payement des cotisations, double inconvénient dont le déchargeait l'inscription à la caisse locale de sécurité sociale; il lui demande, en conséquence, si les anomalies signalées, préjudiciables à de vieux travailleurs ne peuvent être supprimées (notamment en accordant aux titulaires de deux pensions, civile et militaire, une option leur permettant de choisir l'inscription à la caisse la plus avantageuse pour eux) soit par une circulaire ministérielle ou interministérielle, soit par tout autre acte réglementaire, soit par le dépôt d'un projet de loi, que le Parlement ne ferait certainement aucune difficulté à voter.

1349. — 23 novembre 1960. — **M. Roger Carcassonne** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le décret n° 60-974 du 12 septembre 1960, portant réforme du baccalauréat, institue en son article 4 une épreuve facultative éventuelle portant sur une langue vivante étrangère. Un arrêté de même date précise la liste des langues admises pour cette épreuve facultative et cette liste inclut des langues nationales d'Europe, du Moyen-Orient et de l'Extrême-Orient. Il serait heureux de connaître si, en application de la loi dite « loi Deixonne » toujours en vigueur, les langues régionales de France et, en particulier, la langue d'Oc, doivent être ajoutées à cette liste de langues nationales étrangères.

1350. — 23 novembre 1960. — **M. Eugène Ritzenthaler** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** qu'au chapitre 37-31 de son budget figurent pour 1961 des mesures nouvelles d'un montant de 400.000 NF, destinées à augmenter les pensions des veuves de sapeurs-pompiers par extension aux sapeurs-pompiers volontaires et leurs ayants-droit. Il lui demande si les dispositions utiles pour permettre l'emploi de ce crédit sont d'ores et déjà envisagées.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **1265** posée le 25 octobre 1960 par **M. Paul Pelleray.**

M. le ministre de l'agriculture fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **1268** posée le 27 octobre 1960 par **M. Jean Lecanuet.**

ARMEES

1257. — **M. Guy de la Vasselais** a l'honneur d'exposer à **M. le ministre des armées** que, dans sa lettre du 15 septembre 1959 sur l'application de l'instruction du 11 août 1959 relative aux sursis d'incorporation, son prédécesseur avait rappelé que l'existence « d'étudiants abusifs ou de faux étudiants » lui faisait un devoir de vérifier l'usage que font de leur sursis ceux qui en bénéficient et d'exiger en particulier la preuve du caractère indispensable du maintien du sursis. Il lui demande en conséquence quels sont le nombre et le pourcentage des sursitaires respectivement pour les années 1958, 1959, 1960, et l'importance des sursis auxquels ses services ont mis fin en 1960, en raison d'études insuffisantes ou du caractère non indispensable du maintien du sursis eu égard à la nature des études poursuivies. (*Question du 25 octobre 1960.*)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire appelle la remarque préliminaire suivante : les indications valables pour l'année 1960 ne seront connues qu'après l'incorporation de novembre.

Compte tenu de ce fait, les renseignements demandés sont donnés dans le tableau ci-dessous :

ANNÉE	NOMBRE de sursis accordés.	POURCENTAGE des sursis par rapport à la classe d'incorporation.	NOMBRE de sursis résiliés.
1958	47.320	20,1 %	4.164
1959	43.240	17,6 %	12.962

CONSTRUCTION

M. le ministre de la construction fait connaître à M. le Président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° **1233** posée le 18 octobre 1960 par **M. Adolphe Dutoit.**

EDUCATION NATIONALE

1161. — M. Georges Cogniot demande à **M. le ministre de l'éducation nationale:** 1° si une institutrice titulaire d'une nomination à titre définitif dans une école de garçons depuis le 1er octobre 1945 peut être nommée sans avoir formulé de demande de mutation à une école de filles de la même localité, et, dans l'affirmative, si l'institutrice peut demander réparation des préjudices moraux et matériels qui lui sont ainsi causés; 2° si la suppression d'un poste dans une école de garçons constitue une raison suffisante pour qu'une institutrice titulaire d'un poste à titre définitif dans cette école soit nommée dans une école de filles sans aucun préavis; 3° si la loi interdit la nomination à titre définitif d'une institutrice titulaire ou stagiaire dans une école de garçons; 4° si une institutrice nommée à titre définitif dans une école de garçons se trouve dans une situation administrative illégale et, dans l'affirmative, si l'institutrice peut exercer un recours contre l'autorité qui l'a nommée illégalement dans un tel poste; 5° si dans une école de garçons où l'un des titulaires hommes n'a jamais exercé effectivement, puisque détaché dans l'enseignement technique depuis six années, une institutrice titulaire d'un poste à titre définitif n'est pas fondée à penser que la suppression d'un poste s'applique au poste de l'instituteur détaché; 6° quel est le nombre des départements dans lesquels, seuls les instituteurs peuvent être nommés dans une école de garçons. (*Question du 20 septembre* 1960.)

Réponse. — Aux termes de l'article 6 de la loi organique du 30 octobre 1886, l'enseignement est donné par des instituteurs dans les écoles de garçons...: 1° des femmes peuvent être admises à enseigner à titre d'adjointes dans ces écoles sous la condition d'être épouse, sœur ou parente en ligne directe du directeur de l'école. Il s'ensuit qu'une institutrice ne peut être légalement nommée à titre définitif dans une école de garçons si elle ne remplit pas une des conditions prévues par la loi. L'exposé de ce principe, qui répond au troisième point de la question posée par l'honorable parlementaire, résoud par le fait même les problèmes soulevés dans les points 1° et 2° puisqu'il ne peut régulièrement y avoir affectation définitive que dans le cas précis indiqué ci-dessus. Il convient d'ajouter qu'en raison de la pénurie du personnel masculin et de la féminisation croissante du personnel enseignant des écoles primaires publiques, consécutive à cette pénurie, le nombre des institutrices qui exercent dans les écoles de garçons est important. Mais cet état de fait ne peut modifier la règle de principe qui veut que ces affectations soient toujours prévues à titre provisoire, étant entendu que l'inspecteur d'académie peut toujours, après consultation de la commission administrative paritaire départementale, renouveler cette affectation aussi longtemps qu'il le juge nécessaire, compte tenu de la situation personnelle de l'institutrice en cause et surtout des exigences du service; 4° et 5° afin que puissent être appréciées dans toutes leurs conséquences les situations précises exposées par l'honorable parlementaire, il conviendait que le cas des personnes intéressées soit soumis à l'examen des services compétents du ministère de l'éducation nationale, chacune de ces situations pouvant constituer un cas d'espèce qui appelle un règlement propre; 6° compte tenu de la nature provisoire de l'affectation du personnel féminin dans les écoles de garçons, il n'existe pas de département où les instituteurs seuls peuvent être nommés dans ces écoles. Néanmoins, lorsque les candidatures d'instituteurs sont en nombre suffisant pour pourvoir l'ensemble des postes dans les écoles de garçons, les candidatures des institutrices à ces mêmes postes ne peuvent être retenues.

1182. — M. Jean Bertaud signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** que des affectations dans différents lycées de la capitale et de la banlieue ont été faites régulièrement par les services compétents au mois de juin dernier et notifiées officiellement aux familles. Or, au moment de la rentrée, ces familles se fiant aux indications qui leur avaient été fournies, ont dirigé leurs enfants vers le lycée qui leur avait été expressément désigné, mais à leur grande surprise, on a refusé de prendre ces élèves sous prétexte qu'il n'y avait aucune place. Il lui demande quelles sont les normes qui régissent les affectations et notamment si l'on tient compte du domicile des enfants pour assurer leur affectation. (*Question du 28 septembre* 1960.)

Réponse. — Les règles suivies en vue de l'affectation des élèves sont quelque peu différentes suivant qu'il s'agit de l'admission en classe de sixième ou de l'admission en classe de seconde moderne des lycées des enfants venant des cours complémentaires.

1° Admission en classe de sixième. — En vue de l'affectation dans les classes de sixième des établissements d'enseignement (lycées, collèges et cours complémentaires) chaque école primaire élémentaire est rattachée à un secteur géographique comprenant au moins trois des établissements ci-dessus. Les parents des élèves qui ont fréquenté cette école ont connaissance de ce secteur et ils sont invités à porter sur leur demande d'admission les trois établissements, dans un ordre préférentiel. Lors des affectations, les deux cas suivants sont à considérer: *a*) pour un établissement donné, choisi en premier rang par les familles, le nombre de places est égal ou supérieur au nombre des demandes: ces dernières peuvent être toutes satisfaites; donc, aucun problème ne se pose; *b*) pour ce même établissement, le nombre de places est inférieur au nombre de demandes. Dans ce cas, il est nécessaire de tenir compte de la valeur scolaire de l'enfant. Cette valeur scolaire est appréciée d'après les résultats obtenus par les élèves aux compositions de calcul et de français effectuées en décembre et en mars précédents. A mérite égal, l'âge de l'élève est un élément déterminant; c'est ainsi que dans la mesure du possible les jeunes élèves sont affectés dans l'établissement dont l'accès sera le plus facile. Enfin, certaines situations exceptionnelles signalées soit par les familles, soit par le service social peuvent être prises en considération.

2° Admission en classe de seconde moderne des lycées et collèges. — A l'issue de la classe de troisième des cours complémentaires, les élèves peuvent solliciter leur admission dans la classe de seconde des lycées et collèges. Les services du rectorat procèdent à l'affectation de ces élèves soit sur titres, soit après examen. Les élèves dont la candidature est retenue sur titre sont affectés en premier lieu, dans la limite des places disponibles, dans un des établissements — parmi les trois qu'ils avaient sollicités, en les classant par ordre de préférence — compris dans le secteur géographique du cours complémentaire qu'ils fréquentaient. Les élèves des cours complémentaires appelés à subir l'examen d'entrée en classe de seconde ainsi que les élèves venant de l'enseignement privé, sont affectés, en second lieu, après succès et dans la limite des places disponibles, dans l'établissement où ils ont subi les épreuves. Au-delà de cette limite, les candidats qui ont obtenu un résultat convenable sont inscrits sur une liste supplémentaire et, en dernier lieu, affectés par les services du rectorat dans les mêmes conditions que les élèves admis sur titres dans la mesure où des places sont libérées par des départs imprévus. De l'enquête effectuée auprès du rectorat, il semblerait résulter que les affectations, tant dans les classes de sixième que dans les classes de seconde, n'ont pas soulevé de difficultés majeures dans l'ensemble des établissements. Le ministre de l'éducation nationale ne peut que prier l'honorable député de vouloir bien préciser, aux fins d'enquête, le ou les cas d'espèce qui motivent la présente question.

1231. — M. Adolphe Dutoit rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** que des textes officiels prévoient le remboursement des frais de déplacement des membres de l'enseignement technique à l'occasion des concours et examens (C. A. P.; B. E. I.; C. A. E. C. A.) et des indemnisations au personnel qui corrige et surveille ces concours et examens. C'est la raison pour laquelle il se permet d'attirer son attention sur le fait que le paiement des sommes dues au personnel intéressé de l'académie de Lille n'est pas encore entièrement effectué pour l'année scolaire 1958-1959 et que des retards considérables sont à prévoir pour l'année 1959-1960. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire débloquer rapidement les crédits nécessaires afférents à ce chapitre. (*Question du 18 octobre* 1960.)

Réponse. — Les frais de déplacement engagés par les membres des jurys des concours et examens de l'enseignement technique au cours des années 1958 et 1959 ont été remboursés en totalité avant le 1er juillet 1960. Comme la dotation du chapitre 34.43 du budget du ministère de l'éducation nationale était insuffisante, un crédit supplémentaire de 4 millions de nouveaux francs a été affecté à ce chapitre par le décret n° 60-879 du 17 août 1960 portant répartition des crédits ouverts par la loi des finances rectificative n° 60-859 du 13 août 1960 (*Journal officiel* du 20 août 1960). Les indemnités dues aux membres des jurys des concours et examens organisés en 1959 sont actuellement payés ou en cours de paiement, du moins pour ceux d'entre eux qui ont adressé en temps opportun leurs états d'indemnités au service compétent. Les frais de déplacement afférents à l'année 1960 seront remboursés dans les mêmes conditions avant la fin de l'année 1960 et les indemnités seront payées au début de l'année 1961.

1310. — M. Jacques Menard demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** dans quelles conditions les crédits destinés aux bourses de l'enseignement supérieur sont mis à la disposition de chaque académie et quels sont les critères de cette répartition, et s'il est exact que ces crédits sont attribués avant que les dossiers n'aient été examinés par la commission compétente de chaque académie et sur le seul critère du nombre des étudiants inscrits par académie. (*Question du 8 novembre* 1960.)

Réponse. — L'effectif des étudiants de chaque université n'est que l'un des facteurs pris en considération pour la répartition des crédits de bourse d'enseignement supérieur; il est également tenu compte des conditions locales, dont l'appréciation est toutefois délicate. Une première répartition de crédit est faite en été, en prenant pour base la dépense dans chaque université pendant l'année scolaire qui vient de s'achever et la progression probable des effectifs. Une répartition complémentaire est effectuée en novembre, une fois connu le nombre des demandes de bourse déposées et retenues

TRAVAIL

1255. — M. Gaston Pams expose à **M. le ministre du travail** qu'en application de l'article L 275 du code de la sécurité sociale, des conventions conclues entre les caisses de sécurité sociale et les établissements visés à l'article L 272 (établissements privés de cure et de prévention de toute nature) fixent les tarifs d'hospitalisation

auxquels sont soignés les assurés sociaux dans lesdits établissements ainsi que les tarifs de responsabilité des caisses, qui ne peuvent être supérieurs aux tarifs des établissements publics de même nature les plus proches. Ces tarifs sont homologués par les commissions prévues audit article; qu'il découle de l'article L 276, quatrième alinéa, et de l'article 1er du règlement d'administration publique pris en application de ce texte (décret n° 56-1114 du 26 octobre 1956) que les établissements de soins privés à but non lucratif et, notamment, ceux créés par des sociétés mutualistes ou leurs unions, sont soumis, en ce qui concerne la fixation du prix de journée et du tarif de responsabilité pour les assurés sociaux, aux dispositions visant les établissements privés à but lucratif lorsqu'ils ne reçoivent pas les bénéficiaires des lois d'aide sociale; que la formule « établissement public de même nature le plus proche » désignant l'hôpital public à considérer comme établissement de référence, au sens de l'article L 275 du code de la sécurité sociale, paraît avoir été déterminée sans équivoque par la circulaire ministérielle n° 233/SS du 30 juillet 1948 et une réponse ministérielle (*J. O.* A. N. du 1er décembre 1954) qui résument ainsi le point de vue de l'administration: c'est avec l'établissement public le plus proche et qui correspond le mieux par sa nature et son équipement autant que par son budget fictivement établi à un établissement privé considéré, que la comparaison doit être recherchée. Il le prie de vouloir lui faire connaître si, dans ces conditions, une caisse régionale de sécurité sociale est fondée à fixer les tarifs d'hospitalisation par référence au prix de revient de la journée d'hospitalisation de l'établissement considéré ou, *à fortiori*, d'un établissement mutualiste de même nature situé dans un autre département. (*Question du 25 octobre 1960.*)

Réponse. — Aux termes de l'article L 275 du code de la sécurité sociale, les tarifs de responsabilité des caisses de sécurité sociale à l'égard des établissements privés de cure et de prévention ne peuvent être supérieurs aux tarifs des établissements publics de même nature les plus proches Si aucun établissement public répondant aux conditions ci-dessus énoncées n'a pu être désigné, le conseil d'Etat a admis, dans un avis en date du 7 janvier 1958, que les organismes intéressés doivent procéder à la fixation directe du tarif de responsabilité d'après l'ensemble des éléments d'appréciation dont ils disposent. Pour procéder à une telle fixation directe, les organismes de sécurité sociale peuvent valablement retenir, comme élément d'appréciation, le « prix de revient » d'un service, ou groupe de services comparable d'un hôpital public de la région. Ils peuvent également, en l'absence d'un établissement public strictement comparable, apprécier directement les conditions de fonctionnement de l'établissement, sans méconnaître les prescriptions de l'article L 275 du code de la sécurité sociale (C. E. 2 novembre 1957, aérium de Biarritz).

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.